

CONSTANTIN VOLCINEL ATANASIU

SPICUIRI DIN UN SECOL DE PLANORISM



ROMANIA - Secolul XX

Tehnoredactare computerizată
desene și copertă:

Georgiana Firu-Mihăiță
Luciano Mihăiță
Constantin Atanasiu

Autorul mulțumește pentru sprijinul moral și material celor care
au făcut posibilă apariția acestei lucrări:

Elsa CERNESCU	Germania
Vladimir NOVIȚCHI	Germania
Roland HANNAK	Germania
Aristide ANIȚEI	Franța
Mircea FINESCU	România
Ovidiu POPA	România
Florin GÂRJOABĂ	România
Mircea CRĂCIUN	România
Ion PORUMBU	România

R O M A T S A

CUPRINS:

CUVÂNT ÎNAINTE - Doctor inginer-cosmonaut DUMITRU DORIN PRUNARIU	5
INTRODUCERE	7
CAPITOLUL I	
GENERALITĂȚI (evoluția pe plan mondial, explicația sumară a energiilor naturale folosite, clasificarea planoarelor și evoluția lor, metode de lansare, evoluția performanțelor și recordurilor pe plan mondial, clasificarea probelor și competițiilor, calificări și insigne internaționale, diverse informații și explicații)	9
CAPITOLUL II	
MITURI, LEGENDE, PRECURSORI ȘI REALIZĂRILE ÎNCEPUTURILOR (scurtă trecere în revistă)	22
CAPITOLUL III	
CRONOLOGIE (istoricul planorismului din România sintetizat)	24
CAPITOLUL IV	
EVENIMENTE DEOSEBITE (întâmplări, incidente și accidente)	104
CAPITOLUL V	
INSTRUCTORII DE ZBOR (listele cu seriile brevetate în străinătate între anii 1933-1935 și 1937-2000 în țară)	115
CAPITOLUL VI	
ȘCOLILE DE PILOTAJ (harta răspândirii școlilor de pilotaj pe teritoriul țării, enumerarea și activitatea între 1932-2000)	120
CAPITOLUL VII	
EVOLUȚIA RECORDURILOR NAȚIONALE (1935-2000)	146
CAPITOLUL VIII	
COMPETIȚII 1940 – 2000 (cu participarea planoriștilor din România între 1940-2000, cu probele și rutele de concurs, clasamente și punctaje)	151
TABERE ȘI CONCURSURI ÎN CURENȚI ONDULATORII	240
CAPITOLUL IX	
DEȚINĂTORI DE INSIGNE INTERNAȚIONALE, DISTINCȚII ȘI TITLURI (obținute în țară și străinătate, insigne internaționale de argint, aur și diamante, diplome FAI, titluri sportive aviatice)	246
CAPITOLUL X	
DIVERSE (date privind Federația Aeronautică Română, conferințe anuale ale adunărilor generale FAI, cu participări din România, aerocluburi și asociații aviatice particulare, instituții de stat care au cooperat organizatoric cu federația de aviație din țară sau au substituit-o, mediatizarea și publicațiile de specialitate apărute, roadele de vârf ale planorismului, detalii asupra sistemelor de lansare din țară, piloți de avion, remorcheri de planoare, traversările Carpaților în zbor liber, revederile anuale ale veteranilor instructori planoriști și piloților de performanță, ascendenți și descendenți - frați și soți planoriști)	256
CAPITOLUL XI	
TEHNIC (constructori și tehnicieni, fabrici și uzine constructoare, tabele cu caracteristicile tehnice ale planoarelor care au zburat în România, desene din trei vederi și comentarii referitoare la planoarele, motoplanoarele și avioanele remorhere construite sau utilizate în țară între 1904-2000)	276
CAPITOLUL XII	
BIOGRAFII (aproape 650 de biografii, incluzând date, în special aviatice, referitoare la cei citați în lucrare)	315
CONFESIUNE LA ÎNCHEIERE	405
GLOSAR - ABREVIERI (explicarea termenilor specifici întâlniți în lucrare, precum și a abrevierilor)	411
BIBLIOGRAFIE (cărți, manuscrise, publicații periodice și alte surse consultate pentru documentare)	418

CUVÂNT ÎNAINTE

Am fost surprins și puțin rezervat când respectabilul domn Constantin Volcinel Atanasiu mi-a telefonat cu rugămintea de a-l primi pentru a-mi prezenta o lucrare despre istoria planorismului. Mă gândeam la marea diferență între puternicele rachete care dezvoltă zeci de milioane de cai putere pentru a duce în câteva minute nave cosmice complexe, cu echipaje umane foarte specializate, în spațiul extraatmosferic, și ușoarele păsări fără motor care plutesc, parcă neajutorate, într-un spațiu limitat deasupra solului. Surpriza mea a fost și mai mare, dar în alt sens, când rămânând singur cu lucrarea, răsfoind-o, am trezit în persoana mea acele amintiri și trăiri care s-au transformat în pasiune pentru zbor și convingeri profesionale de-a lungul unei perioade de timp de mult începută. Acestea m-au dus cu gândul și mi-au trezit trăirile copilului care privea, parcă hipnotizat, la tot ce plutea în aer, elevului aeromodelist și rachetomodelist din Brașovul plin de istorie aeronautică, ale studentului la facultatea de aeronave din București, zburător în cadrul Aeroclubului României, și apoi ale candidatului cosmonaut care a fost încercat în salturi cu parașuta și acrobație cu avioane cu reacție, în zboruri parabolice de mare altitudine pentru simularea imponderabilității. Toate acestea s-au împletit cu oameni, profesori, destine care se regăsesc, în parte, în această lucrare. Pasiunea pentru zborul cu racheta a venit târziu. Exista, parcă dintotdeauna, pasiunea pentru zborul în atmosferă, pentru a înțelege de ce și cum se poate zbura mai sus, mai bine, mai interesant. Zborul cosmic a venit ca o surpriză pe un fond pregătit, ca o mare șansă de a-mi dezvolta noi calități și perspective profesionale. Veți spune, desigur, că distanța între planor și rachetă este imensă. După ce atinge însă cele mai înalte culmi ale zborului, la viteze și altitudini inaccesibile aviației, ajungi cu gândirea și simțurile la esență, iar cercul zborului se închide, ajungând la origini. După ce se opresc motoarele rachetei purtătoare, totul intră într-o liniște și plutire absolută. Pe toată perioada zborului cosmic mai cuplezi motoarele pentru câte o manevră ocazională sau pentru a frâna, ca să intri apoi în zbor planat în atmosfera terestră și să revii acasă. Atât naveta spațială, ca o uriașă pasăre cosmică, cât și modulul de comandă și revenire pe pământ, sub formă de clopot, al clasicei nave Soiuz, cu care am zburat eu, planează prin atmosfera terestră, pentru a atinge, prin manevre abile și bine calculate, punctul de aterizare. Prima, ca un adevărat planor până la oprirea pe pista de aterizare, a doua îndulcindu-și contactul cu solul cu ajutorul parașutei. Acest tip de planorism nu face altceva decât să-ți trezească, prin contrast, visele originare de zbor lin în atmosferă, de zbor al tău, integrat în natură, folosindu-ți măiestria pentru a profita de fenomenele naturale de care depinzi în zbor. Zborul rămâne o pasiune în sine, indiferent cu ce mijloc se realizează.

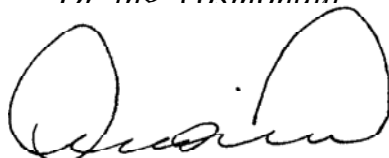
Dorința de a învinge gravitația, de a te ridica tot mai sus, de a te simți puternic, învingând cu forța minții, a trupului și a mașinilor făcute de tine orice opreliști îi unește într-un cerc magic pe toți cei care au ajuns la această capacitate.

Istoria este făcută de oameni, dar trebuie și păstrată corespunzător pentru a fi exemplu și motivație generațiilor viitoare.

Lucrarea de față constituie o îndrăzneală necesară și binevenită. Fundamentele, cunoașterea și învățămintele istoriei oricărui domeniu de activitate trebuie să constituie baza acțiunilor noastre actuale spre o perspectivă coerentă și progresistă. Aviația nu face excepție de la aceasta. Planorismul este inclus în ea. Din păcate, prea mulți au încercat să ne determine, voit sau din ignoranță, să ne uităm trecutul, personalitățile mai mari sau mai mici, tradițiile și realizările. Datoria noastră este să le cultivăm și să le păstrăm pentru binele și prosperitatea propriei națiuni. Dacă nu rămân documente pentru generațiile viitoare, oamenii se sting cu realizările lor remarcabile, poate încă o generație, două se mai povestește despre aceste realizări, care încep să fie deformate, chiar contestate, apoi dispar și bogăția spirituală și chiar materială a națiunii sărăcește. Începuturile aviației românești ne oferă exemple concludente în acest sens.

Felicitări autorului și celor care l-au susținut material sau spiritual pentru realizarea unei lucrări de excepție, foarte cuprinzătoare, bine documentată și organizată, lucrare care face practic parte din viața lui, iar istoria vieții lui și a multor alți contemporani ai noștri se confundă în parte cu istoria planorismului, spicuiți pe care le aveți prezentate în continuare.

Dr ino cosmonaut



DUMITRU-DORIN PRUNARIU

General de flotilă aeriană

Președintele Agenției Spațiale Române

INTRODUCERE

Zborul la fascinat pe om încă din cele mai îndepărtate timpuri, dar realizarea lui nu a putut fi înfăptuită decât atunci când cunoștințele au putut fi fundamentate științific și evoluția tehnologică a permis aceasta.

Se poate afirma că, din multiplele activități umane, dezlipirea de pământ cu ajutorul „aparatelor mai grele decât aerul” a avut una din cele mai spectaculoase evoluții care, în mai puțin de trei sferturi de veac, a parcurs un drum impresionant, de la primele desprinderi reușite de câteva secunde de la sfârșitul secolului trecut, la extraordinara diversificare și perfecționare care a culminat cu debarcarea omului pe lună în 1969.

Analizând încercările permanente ale omului de a zbura, lăsând la o parte legendele și relatările asupra cărora nu exista documente suficiente pentru a proba reușita zborului, se constată că, în afara schițelor marelui renașcentist Leonardo da Vinci (1452-1519) privind studiul aprofundat și încercările pe modele, până la realizările ing. german Otto Lillienthal, între 1891-1896, restul tatonărilor asupra cărora nu vom insista și pentru care nu există dovezi concludente, încercări care, deși meritorii prin abnegația și dăruirea celor implicați, nu au dus la rezultate notabile care să merite menționarea lor, ci în general la sacrificiul suprem al temerarilor, demonstrându-se astfel că nu este suficient numai entuziasmul.

Exceptând ridicarea de la sol cu ajutorul zmeelor încă din antichitate și a baloanelor cu aer cald realizată spre sfârșitul sec. Al XVIII-lea în Franța, în 1783, de frații Montgolfier, primele zboruri reușite (care merită acest calificativ) au fost zboruri planate executate cu planoare sau, mai corect, cu un gen de aparate asemănătoare celor pe care astăzi le numim deltaplane (pilotarea realizându-se prin deplasarea centrului de greutate al aparatului cu ajutorul corpului).

Deci, *mai întâi a fost zborul fără motor* de a cărui evoluție în țara noastră ne vom ocupa în rândurile ce urmează, depănând cronologic evenimentele, evoluția construcțiilor și a metodelor de deprindere a zborului care a condus la evoluția cantitativă și calitativă a zburătorilor – de la timidele începuturi ale micilor grupuri de entuziaști care au deprins tainele construcțiilor și zborului mai mult sau mai puțin empiric, până la metodele cele mai avansate în cadrul organizării dirijate și controlate de stat, care au avut drept rezultat încununarea eforturilor prin performanțele valoroase cu care ne mândrim.

Cum această evoluție și realizările respective au fost făcute de oameni entuziaști și pricepuți, seduși iremediabil de planorism căruia i s-au dăruit fără rezerve, voi prezenta în scurte biografii pe cei care au contribuit la dezvoltarea planorismului de la noi și, în special, pe cei care s-au detașat prin prestații deosebite, fără a mă hazarda însă într-o ierarhizare ce ar risca să păcătuiască prin subiectivism, lăsând la latitudinea cititorului să-și făurească idoli.

Nu am să uit șirul lung al celor care au trudit în anonim, cu multă și pilduitoare modestie, instructori de zbor, piloți de performanță, tehnicieni sau entuziaști sprijinitori care nu au precupețit nimic pentru propășirea planorismului de la noi, a celor ce în multe cazuri și-au sacrificat chiar viața de familie și a multor instructori de zbor ce au renunțat la laurii gloriei sportive și a satisfacțiilor superioare date de zborul de performanță, nu din timiditate sau lipsă de talent, ci din dăruirea totală pentru profesiunea pe care au onorat-o, cu multă modestie, pentru a forma noi generații de piloți bine pregătiți.

Întrucât pentru zborul cu planorul s-a folosit denumirea de *zbor fără motor*, denumire oarecum improprie, deoarece și zborul cu balonul nederijabil, deltaplanul, parapanta și chiar parașutismul se încadrează toate în categoria zborului fără motor (toate nepoluante, deci ecologice), vom adopta în lucrarea de față termenul de **planorism**, referindu-ne, astfel, numai la zborul cu planorul.

Pentru ca cititorul mai puțin avizat în problemele planorismului să înțeleagă mai ușor termenii tehnici și procesul evolutiv, vom face o scurtă trecere în revistă asupra drumului parcurs pe plan mondial, punctând realizările în domeniul construcțiilor și performanțelor, precum și explicarea câtorva termeni tehnici specifici, necesari înțelegerii în continuare a acestei expunerii care se vor găsi în special în capitolul final *GLOSAR*.

Îmi permit, de asemenea, să sugerez cititorilor, care vor dori să dobândească date suplimentare asupra persoanelor și personalităților al căror nume îl întâlnesc pe parcurgerea lucrării, că pot consulta în paralel capitolul *BIOGRAFII* și capitolul *TEHNIC* cu schițele și datele tehnice privitoare la materialul de zbor citat.

Precizez că nu am abordat problemele de amănunt legate de tehnica pilotajului sau de aprofundare a meteorologiei specifice, a tehnologiei, construcțiilor și a aerodinamicii scolastice, întrucât acestea se întâlnesc explicate și generos tratate în lucrările speciale elaborate și publicate între 1940-1981 de distinșii mei predecesori Eugen Cernescu, Vladimir Novîțchi, Iosif Șilimon, Gheorghe Cucu și Bela Bartha, în țara noastră, precum și în traduceri din domeniu.

Nu mă pot abține să nu subliniez că, din păcate, multe documente valoroase care ar fi putut întregii istoria planorismului românesc s-au pierdut în timp, atât prin trecerea în neființă a celor care le-au adunat cu migală și pasiune, dar care au fost ținute ascunse ca pe veritabile comori, cât și din egoismul și obtuzitatea altora.

Consider necesar să fac o remarcă, privind marea majoritate a piloților care au avut contribuții deosebite în aviație, că, începând în special din 1935 până astăzi, au făcut cunoștință cu zborul, prin planorism, care le-a fost „abecedarul aviatic”, iar după 1950 când zborul de performanță a luat avânt și a ridicat mult nivelul de pregătire, au parcurs și drumul de la abecedar la „Doctorat”. Dintre aceștia s-au ridicat cei care au adus faima aviației sportive, utilitare, sanitare, de transport public și militare.

Consider necesar să menționez că această lucrare datorează mult acelor care cu deosebită bunăvoință mi-au pus la dispoziție date interesante și prețioase, pentru care le mulțumesc respectuos pe această cale. Aceștia sunt destul de numeroși și citarea lor ar mai umple multe pagini. Voi pomeni numai câteva nume, ale acelor care s-au detașat cu totul special prin aportul adus (citarea este alfabetică): Gheorghe Georgescu, Ion Gheorghiu, Mugurel Ionescu Conta, Vladimir Novîțchi, Gheorghe Rado, Mircea Șurubaru.

În finalul acestei introduceri doresc să aduc un pios omagiu de recunoștință părinților mei care mi-au înțeles pasiunea pentru zbor și mi-au sprijinit-o de la 16 ani, profesorilor mei în tainele zborului care mi-au dat aripi și mi le-au șlefuit cu grijă și competență, colegilor de breaslă, instructorilor de zbor și tuturor acelor care m-au încurajat, susținut și ajutat în această încercare de prezentare a planorismului românesc pentru a se putea cultiva în continuare dragostea și pasiunea tinerelor generații actuale și viitoare pentru **ZBOR**.

GENERALITĂȚI DESPRE PLANORISM

Spre deosebire de sporturile care nu necesită o dotare materială și tehnică specială, planorismul a cumulat prin complexitatea sa tehnică și discipline tehnice variate, necesare pilotului sportiv de performanță, care-l obligă pe acesta să posede cunoștințe de specialitate foarte diverse, dublate de un orizont cultural larg și bine fundamentat, prin varietatea multidisciplinară pe care o însumează acest sport tehnic și cerebral prin excelență.

Să enumerăm numai câteva dintre cele mai importante domenii care trebuie stăpânite și necesitatea lor:

- **Aerodinamica** raportată direct la explicarea fenomenelor în diverse situații de zbor.

- **Tehnologia și rezistența materialelor** pentru cunoașterea, printre altele, limitelor la care poate fi supus planorul în zbor.

- **Meteorologia**, respectiv **Aerologia** pentru explicarea științifică a fenomenelor produse de energiile naturale de care se servește planorul.

- **Geografia** necesară navigației aeriene care se practică în permanență în zbor și care concură în mare măsură la realizările performanțelor de prestigiu.

La toate acestea se adaugă, obligatoriu, o bună formă fizică, un psihic deosebit și o îndemânare perfectă în stăpânirea planorului, în orice situație, și, ca în orice sport, perseverența.

Când aceste condiții sunt îndeplinite și dublate și de „ceva talent”, realizările nu vor întârzia să apară.

Acolo sus, în singurătatea cabinei de pilotaj, în condițiile zborului de antrenament, performanță sau concurs, pilotul trebuie să găsească soluțiile ideale pentru fiecare moment sau etapă a zborului, „antrenorul” nemai putându-i fi de folos, decât prin amintirea indicațiilor cu caracter general, soluția optimă de moment sau de perspectivă trebuind să o aleagă din cele câteva variante permanente, și toate acestea în timp ce pilotajul se cere să fie perfect, să prelucreze mental datele furnizate de indicațiile aparatului de bord, să execute operațiile de manipulare pentru recepția și emisia radio, să facă navigație și să aibă o atenție distributivă deosebită și permanentă pentru supravegherea zonelor de zbor (care în condiții de concurs pot fi foarte aglomerate cu alte planoare), aceasta în special pentru evitarea coliziunilor sau incidentelor de orice fel care în acest sport pot deveni fatale.

Acumularea bagajului de cunoștințe și a deprinderilor se câștigă în timp, prin studiu aprofundat, antrenament continuu și multe renunțări.

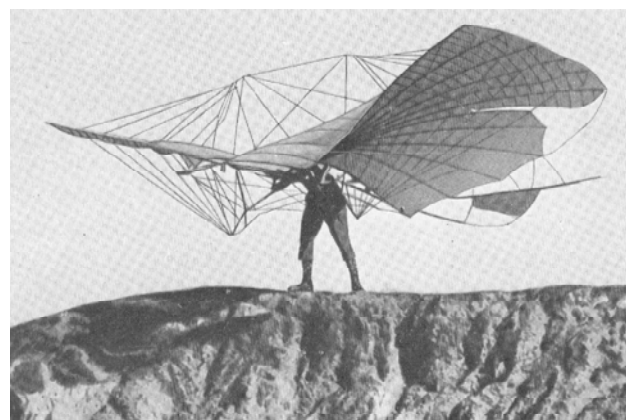
Complexitatea aparatului pe care îl mănuieste, cu dotarea ultra modernă de azi și multitudinea de probleme în care este implicat, cer pilotului de performanță să fie un artist al pilotajului și un mic encicloped, căruia nu-i este permis să zboare după „ureche”, ci să fie un virtuoz al partituri.

În această ramură sportivă randamentul maxim, ca urmare a acumulărilor permanente, este aproximativ între

20 și 60 de ani – exemplul cel mai elocvent este marele multiplu campion mondial, germanul Hans Werner Grosse, care la 1.01.1995 era deținătorul în vigoare a 15 recorduri mondiale la probe diferite, realizate între 1972 la vârsta de 50 de ani, și ultimul din anul 1993 la 71 de ani!

De aici se poate trage concluzia că, în acest sport, tinerețea sau forma de vârf se manifestă la o vârstă la care carierele sunt de mult încheiate la celelalte sporturi.

Perioada 1895, de la Lilienthal, până în 1910 nu cuprinde o evoluție notabilă, cu excepția fraților Wright din Statele Unite.



Otto Lilienthal

De la primele rezultate în planorism, după 1910, tendința naturală a fost să se zboare cât mai mult ca durată. A urmat apoi dorința de a se câștiga o înălțime cât mai mare, care să fie transformată în distanță parcursă. Această aviditate pentru deplasare a dat ulterior naștere unei mari varietăți de probe care, în ultimă instanță, au pus accentul pe viteza de drum realizată în zborul de distanță.

Astfel s-au încheiat și consacrat în timp probele diversificate ale acestui seducător sport, care și-a legat practicarea de frumusețea plutirii în aer prin forțe proprii, într-o liniște reconfortantă, care oferă priveliști unice și fascinante văzute din unghiuri diferite de cei de pe pământ, precum și de sentimentul de satisfacție de a pătrunde în tainele naturii și a-i smulge secretele pentru a le exploata în slujba rațiunii și a frumosului.

Evoluția probelor și a performanțelor a fost explozivă datorită frumuseții și atracției exercitate de acest sport al *zborului pur*, ce a generat un progres continuu în construcția planoarelor care, de la an la an, au câștigat notabil în randament și calitate de zbor, la care s-au adăugat descoperirile de noi energii naturale, și care, puse în slujba acestui gen de zbor fără motor, au propulsat performanțele la cote impresionante.

Toate acestea s-au obținut prin studii și cercetări asidue în domeniile respective, alimentate de ambiții și entuziasm, ce s-au răsfânt nemijlocit și asupra metodelor de pregătire și antrenare a piloților, metode bazate pe experiență și, din ce în ce mai mult, pe rigoare științifică.

Aportul tehnologiilor și materialelor ultramoderne de care se beneficiază astăzi, materiale compozite, rășini, fibre de sticlă, carbon, bor și titan, aparatură de calcul și radio miniaturizate etc., toate în compunerea și utilizarea planoarelor, au și ele o mare pondere în realizările spectaculoase din care vom exemplifica pentru început:

- în 1891 – 249 m realizată de Otto Lilienthal
- în 1913 – distanța maximă parcursă de Hans Gutermuth cu un planor era de 843 m pentru ca în anul 1972, germanul Hans Werner Grosse să ajungă la 1460 km într-un zbor de traversare a Europei din sudul Danemarcei până în nordul Spaniei.

- în 1983 se realizează un zbor de distanță, dus-întors de 1645 km, în S.U.A., de către T.L. Knauf (ceea ce comparativ reprezintă distanța București-Viena și retur, realizată într-un singur zbor fără ajutorul motorului). Pentru ca în 1990 să se consemneze în Noua Zeelandă un zbor în circuit de 2026 km de către Ray Lynskey și, tot aici, în 1994 unul de 2049 km de către Terrence Raymond Delore.

Evoluția construcțiilor

De la greoaiele planoare ale începutului cu stângăcii constructive și soluții tehnice rudimentare, la superplanoarele de astăzi executate din fibre artificiale, cu profiluri de aripă laminare, procesul evolutiv este impresionant.

Calitățile aerodinamice ale planorului au un termen consacrat denumit *coeficient de finețe*, care este ca o carte de vizită a acestuia și definește raportul dintre distanța în metri parcursă pe panta optimă de zbor de la înălțimea de 1 m.

Să explicăm – referindu-ne la performanțele citate mai sus – planorul modest și greoi al anului 1891 care de la 1 m înălțime parcurge aproximativ 5 m, deci finețea 5.

Superplanoarele moderne ating finețea 48 în 1970, 52 în 1980, pentru ca la începutul celui de-al zecelea deceniu să ajungă la finețea 65 la o anvergură a aripii de peste 30 m.

Acest termen, la care ne vom referi destul de des de acum înainte, constituie deci, pentru planor, un indiciu al calităților sale aerodinamice. Sporirea fineții, în timp, s-a realizat prin studii și experimentări minuțioase în tuneluri aerodinamice, pentru a se putea micșora continuu rezistența aerului asupra suprafețelor expuse în zbor și permanenta îmbunătățire a calităților aripii.

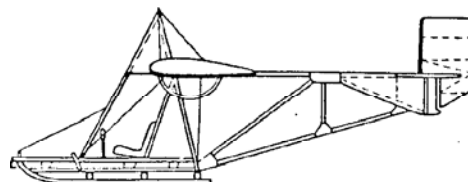
Aceste definiții, cu care am început să-i familiarizăm pe cititori, și cele care vor urma, vor fi foarte rezumative și simplificate pentru a oferi strict explicația, ca informație cât mai concisă.

În evoluția lor și a necesităților de instruire, până după al doilea război mondial, planoarele au fost împărțite în trei categorii denumite „faze”, în funcție de stricta lor întrebuințare. Faza I-a pentru instruirea elementară, faza a II-a pentru instruirea medie și antrenament și faza a III-a pentru instruirea superioară și performanțe. Pentru toate fazele există și corespondentul „biloc” pentru instruirea în dublă comandă. Aceasta este perioada clasică.

Din punct de vedere constructiv, materialele se rezumau la lemnul de rezonanță, placaj cu multe straturi subțiri, pânza pentru acoperirea suprafețelor, și metal pentru

feruri, cabluri de oțel pentru comenzi și rigidizarea construcției și țevă ușoară din oțel aliat cu crom, lacuri speciale pentru întinderea pânzei și izolarea părților lemnoase.

- Planoarele de faza I-a aveau performanțe aerodinamice reduse, fără carenaje (complet deschise), cu fuselaj tip „grindă cu zăbrele”, cu o pădure de cabluri și corzi de pian pentru rigidizarea construcției. Ansamblul general foarte simplu, ușor și ieftin „absorbea” greșelile mici de pilotaj ale începătorului, instruit direct în simplă comandă și se preta ușor la reparații. Finețea se încadra aproximativ între 8 și 12.



Faza I

La planoarele de faza a II-a construcția este mai evoluată, postul de pilotaj nemai fiind complet deschis, costul, greutatea și finețea cresc, pilotajul se cere mai precis și mai fin, reparațiile devin mai complexe.



Faza a II-a

Dispare „hățișul” de cabluri pentru rigidizare, acesta fiind preluat de doi montanți pentru susținerea aripei și de fuselajul carenat. Finețea crește de la 13 până la 20.



Faza a III-a

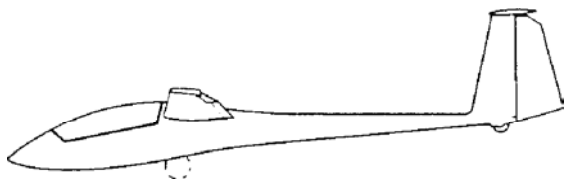
Planoarele de faza III de performanță beneficiază de o aerodinamică superioară, tinzând spre perfecțiune, postul de pilotaj devine o „cabină” închisă, dispar montanții și hobanajele, crește greutatea, costul și finețea care se încadrează între coeficienții 20 și 30. Aterizorul, din simpla „patină”, evoluează pentru facilitarea transportului și a decolării la o „roată balon”, cu posibilități de frânare. Apare înzestrarea cu frâne aerodinamice pentru scurtarea distanței de aterizare și pierderea rapidă de înălțime. În afara acestei delimitări există și categoria „planoare speciale”, hidroplanoare, acrobație și transport.

După mijlocul deceniului șase are loc o revoluție în construcții. Se întrebuințează metale ușoare (duraluminii) în proporție mare, și apoi rășini sintetice – fibre de sticlă și alte materiale compozite. Apar profilurile



de aripă laminare. Toate acestea, pe rând, revoluționează tehnologia clasică în construcții, dispar nervurile de lemn, înlocuite cu nervurile și panourile presate din aluminiu compozit, pentru ca mai apoi să se dilueze și acestea. Tehnologia actuală a planoarelor din fibre se deosebește de canoanele clasice, dar se realizează, paradoxal, cu multă muncă manuală.

În acest fel se renunță și la delimitarea pe „faze”.



Planor performanță cu profil laminar

Aceiași revoluție are loc și în instruire, renunțându-se la școlarizarea direct în simplă comandă, avantajul dublei comenzi constând în controlul și îndrumarea permanentă și directă asupra elevului de către instructor și eliminarea unor deprinderi greșite, atât de posibil să se strecoare în cazul instrucției directe în simplă comandă.

Deci, în deceniul șase dispare practic împărțirea „pe faze”, planoarele de instruire în dublă comandă având o finețe și o manevrabilitate sensibil asemănătoare celor de performanță. Concomitent, denumirea de calificări A. B. C. se transformă în cea de „pilotaj sportiv”.

Din deceniul șapte apar din ce în ce mai mult motoplanoarele care se impun treptat, pentru ca la începutul deceniului zece să devină o clasă separată în competiții și recorduri (motoplanorul a fost creat încă din 1935 în Germania). Începând din 1990 au loc campionate mondiale, separate, pentru motoplanoare.

Motoplanorul este „un planor” care dispune de un motor ușor de mică putere folosit pentru decolare autonomă și câștigare de înălțime, după care motorul poate fi oprit pentru a evolua ca simplu planor, având posibilitatea de a fi pornit în aer de câte ori intervine o criză de înălțime. Există și motoplanoare cu motoare de putere foarte redusă care nu-și pot asigura decolarea și sunt lansate cu ajutorul autosorului sau a remorajului la avion, pornind motorul în zbor după declanșarea cablului de remoraj. Este de subliniat că motoplanorul ușurează mult trecerea pe avionul de școală sau de turism.

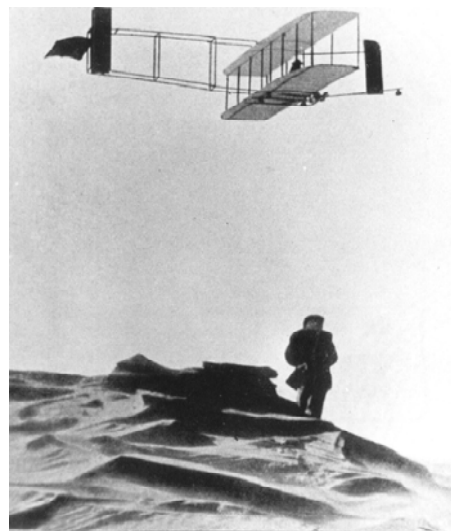
Energii naturale și rezultatele obținute

De la primul zbor reușit cu un planor atribuit lui John Montgomery, în Statele Unite, în 1884, când se pretinde că a parcurs 200 m într-un zbor planat, planorul fiind catapultat de pe un deal, și încercările reușite din Germania, între 1891-1895 de către Otto Lilienthal, care nu depășesc 350 m distanță, tot în zbor planat, până în 1910 nu se consemnează rezultate deosebite.

Din 1911, datorită îmbunătățirilor constructive, concepție asupra pilotajului și o timidă analiză a fenomenelor meteorologice, Orville Wright, în S.U.A., realizează la falezile de la Kitty Hawk de pe malul Atlanticului un zbor plutit de nouă minute și patruzeci și cinci secunde.

Definim ca zbor „planat” zborul cu continuă pierdere de înălțime, iar „plutit” pe cel cu menținere sau câștig de înălțime prin folosirea curenților ascendenți.

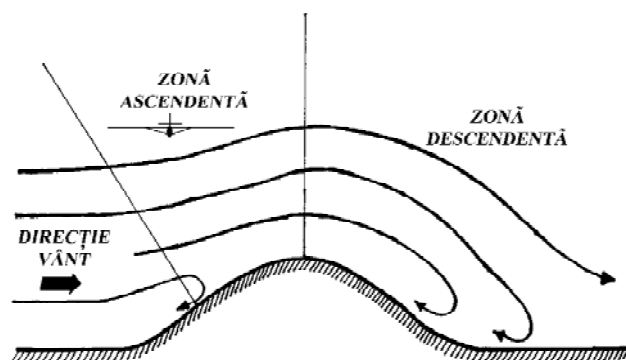
Primul război mondial întrerupe în Europa cercetările pentru planorism, ele fiind reluate cu aviditate în 1920 când se consemnează realizarea unui zbor plutit la pantă de 21 minute de către ing. Harth Bamberg – Germania – în 1921. Performanțele se canalizează către zborurile de durată de-a lungul dealurilor, zboruri atât de seducătoare, ca realizare, și pline satisfacții date de liniștea plutirii în aer, fără ajutorul zgomotos al motorului.



Planorul fraților Wright la Kitty-Hawk

Aproape concomitent începe întrecerea pentru realizările distanțelor cât mai mari străbătute cu planorul. Atât zborurile de durată, cât și cele de distanță sunt legate în această perioadă de dealuri. Lansările și durata se realizau de pe pantele bătute perpendicular de vânturi, care generează curenți ascendenți în stare să mențină planorul în aer sau chiar să câștige înălțime. În felul acesta se realizau zboruri de durată și distanțe tot mai mari de-a lungul șirului de dealuri.

Această *energie dinamică* nu este legată de anotimpuri, ea fiind rodul mișcărilor orizontale, aproape permanente, ale aerului. Vânturile trebuie să aibă un minimum de intensitate pentru a genera curenții ascendenți utilizabili, acesta variind ca intensitate în funcție de configurația (profilul) pantei și viteza vântului. Tehnica de folosire a zonelor ascendente constă în executarea de opturi plate în fața pantei.



Curentul ascendent de pantă

Beneficiind de această primă formă de energie descoperită, eforturile și entuziasmul zburătorilor se îndreaptă spre stabilirea de performanțe de durată, în special. Acestea au o evoluție notabilă ajungând de la 21 minute în 1920 la peste 57 de ore în 1954.

Să urmărim rezumativ etapele acestei evoluții:

Monoloc bărbați:

- 1922 – 8 ore, 42 minute în Germania – Ferdinand Schulze.

- 1925 – 12 ore, 07 minute în URSS, Crimeea – același Schulze în concurs.

- 1931 – 22 ore, 30 minute în S.U.A., Hawai – W. Cocke.

- 1937 – 36 ore, 35 minute în Germania – Kurt Schmidt.

- 1952 – 56 ore, 15 minute în Franța – Charles Atger (record definitiv)

Monoloc femei:

- 1937 – 24 ore în Polonia – Wanda Modlibowska.

- 1948 – 35 ore, 03 minute în Franța – Marcelle Choynet (record definitiv)

Biloc bărbați:

- 1938 – 50 ore, 15 minute, – Boedeker și Zander – Germania.

- 1954 – 57 ore, 10 minute – Bernard Dauvin și Henri Couston – Franța (record definitiv).

Biloc femei:

- 1951 – 28 ore, 41 minute, – M. Choynet și Yvette Mazelier – Franța (record mondial definitiv)

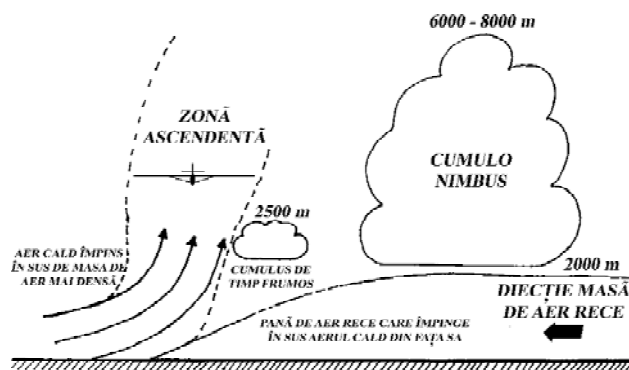
După cel de-al doilea război mondial, în 1954, această probă de mare voință, tenacitate și rezistență, tributară vântului, este scoasă oficial din cadrul recordurilor mondiale de către F.A.I. (Federația Aeronautică Internațională), cu sediul la Paris, atât din considerentul că, între timp, celelalte probe au căpătat o pondere și valoare sportivă mai mare, cât și în urma unui regretabil accident fatal care s-a înregistrat în Franța ca urmare a surmenajului fizic, împins la limita rezistenței umane. Zborul de durată neexagerat a rămas în continuare un mijloc de exercițiu util și plăcut, atât pentru formarea și finisarea piloților, cât și ca probă sportivă pe plan intern în instrucția superioară a viitorilor performeri. Este de menționat că, după hotărârea F.A.I. din 1954, pentru propria lui ambiție, planoristul de origine maghiară Géza Vass, având la bord pe ziaristul Guy Davis, realizează cu planorul Pratt Red o durată nemaiaținsă de 71 de ore și 51 minute, între 27 și 30 iulie 1961, în insulele Hawai, lângă Honolulu, în apropierea aerodromului Bellow-Fildes.

Următoarea etapă de progres substanțial a constituit-o independența față de teren prin descoperirea altor energii: **zborul în fața frontului de furtună, undă lungă și curenți ascendenți termici** care au impus tehnici și tactici noi de zbor, au condus la o notabilă creștere și diversificare a probelor de distanță realizate cu planorul și, implicit, la cucerirea înălțimilor prin mijloace proprii până în stratosferă.

Să explicăm pe scurt specificul și importanța acestor energii. Către mijlocul deceniului al III-lea se descoperă și se cercetează curenții ascendenți din fața fronturilor de

furtună, cărora li se datorează primele succese de răsunet în cucerirea distanțelor cu planorul. Astfel, în 1926 se realizează 55 km în Germania de către Max Kegel, pentru ca patru ani mai târziu să se ajungă la 272 km prin talentatul Günther Gröenhoff.

Această nouă descoperită energie ia naștere prin ridicarea forțată a maselor de aer cald existente la sol atunci când la suprafața solului pătrunde cu viteză o masă de aer rece împinsă de furtună.

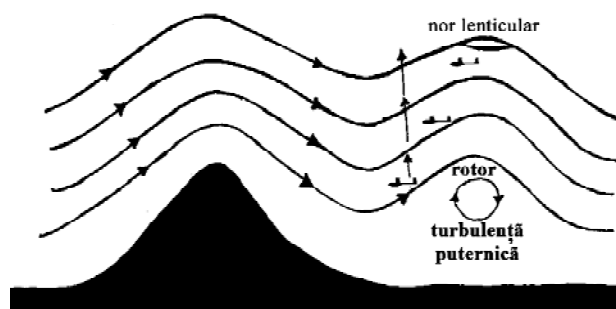


Curent ascendent în front de furtună

Astfel, în fața *frontului de furtună* se formează ascendențe puternice care se deplasează rapid, odată cu furtuna și care, speculate de planorist cu tehnica de zbor de la pantă a opt-urilor plate, face ca planorul să se deplaseze pe distanțe mari, odată cu furtuna (fața frontului este marcată de prezența norilor cumulus de timp frumos, în spatele cărora se înalță semeți și amenințători Alto Cumuli și Cumulo Nimbus de furtună).

Totuși, acest gen de energie rămâne tributară fenomenului respectiv întâlnit destul de rar și numai în anumite anotimpuri, actualmente fiind folosită întâmplător sau chiar evitată.

Perioada de glorie a acestei energii nu a depășit un deceniu, fiind concurată mai întâi de penultima sursă de care ne ocupăm, ascendența de tip ondulatoriu sau **de undă lungă**, cum s-a consacrat ca termen, și care a fost folosită la început tot pentru mărirea zborurilor de distanță și înălțime, datorită altitudinii mari ce se poate câștiga în zbor „la vedere”, actualmente fiind sursa cea mai preferată și eficientă pentru realizarea zborurilor cu mare câștig de înălțime și de mare ajutor în zboruri de distanță.



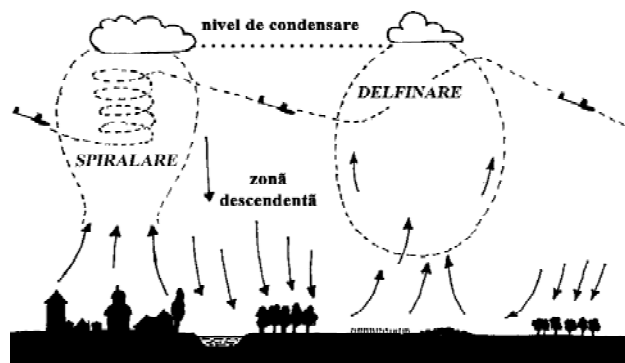
Curent ascendent ondulatoriu



Acest viguros curent ascendent cu specific ondulatoriu ia naștere în spatele șirurilor muntoase bătute perpendicular de vânturi puternice, creând undele ascendente și reversul lor (cum se vizualizează la osciloscop – curentul alternativ). Unda ascendentă fiind materializată, în general, în partea superioară de către un nor cu formă specifică, denumit „lenticular”, care este staționar și care marchează distanța dintre părțile superioare ale undelor desfășurate. Distanța dintre unde poate depăși 50 km, iar repetarea lor se poate face de peste 5 ori, ele regresând treptat în intensitate și distanță. Înălțimea undelor poate depăși de peste 5 ori înălțimea reliefului care le-au format. În condiții speciale de intrare în *fenomenul de rezonanță*, în loc ca undele să scadă, ele se amplifică împingând spectaculos ascendența în stratosferă către 20.000 m, depășind astfel, cu mult, turnurile celor mai înalți nori – Altocumulus, Castellatus și Cumulo Nimbus. Tehnica menținerii în acest generos curent ascendent este de a ține planorul cu fața în vânt în unda urcătoare. Primul zbor conștient în undă a fost executat de W. Hirth la 3.03.1933 în zona munților Grunau.

O variantă mai puțin cunoscută a fenomenului ondulatoriu este *unda de șoc* care a produs multe nedumeriri și probleme grele piloților de linie și din aviația militară la diverse înălțimi. În definiția cea mai comprimată se poate afirma că unde de șoc se formează și deasupra regiunilor plate (șes), prin încrucișarea a două mase de aer în mișcare, cea mai puțin densă (mai caldă) alunecă peste masa rece mai densă și dă naștere oscilațiilor ondulatorii similare celor create de obstacolul natural descris mai sus.

Cum și aceste două surse enumerate limitau distanțele fie prin destrămarea fenomenului, fie prin necesitatea de a avea fronturi de furtună sau vânturi puternice peste relieful specific, înzestrații planoriști analiști din Austria și Germania, Kegel, Kronfeld și Wolf Hirth, cercetând continuu, au descoperit la sfârșitul deceniului III sursa cea mai răspândită și mai accesibilă planorismului – curenți ascendenți *termici* care de atunci au constituit, și constituie în continuare, baza energetică cea mai valoroasă a zborurilor de distanță cu planorul în orice direcție.



Curenți ascendenți termici

Această energie ia naștere pe verticală prin schimbul de mase de aer rece de la înălțime care iau locul aerului cald ce urcă de la sol (care se desprinde ca un balon de aer

cald).

Dezlipirea de la sol a masei de aer cald este influențată, în special, de diferența de temperatură dată de varietatea exterioară a solului, în raport direct cu insolația. Când această masă de aer în urcare are și o cantitate de umiditate care să-i permită condensarea, la contactul cu stratul orizontal mai rece de la înălțime, denumit nivel de condensare, ia naștere norul care în continuare dă ascendențe puternice până la nivelul său superior care poate depăși 10.000 de metri.

Inițial, tehnica de menținere în acest curent ascendent a copiat zborul „în spirală” continuă a berzelor sau vulturilor, tehnică inițiată de austriacul Robert Kronfeld în 1928 și preluată de germanul Wolf Hirth la Elmira, lângă New York, în turneul de propagandă din S.U.A. 1930. Ulterior, după trei decenii, tehnica spiralei în probele cu taxarea vitezei fiind depășită, s-a adoptat tehnica *delfinării* care, prin câștigul de timp și mărirea vitezei de drum, a împins mult înainte distanțele parcurse.

Cu titlu informativ trebuiesc enumerate și câteva din alternativele principale ale curenților ascendenți termici, cum ar fi: *termica de seară* care la apusul soarelui se formează în mod invers decât în timpul zilei prin degajarea de căldură acumulată (produsă de păduri, lacuri sau țigle etc.), de asemenea, de surse puternice de căldură produse de utilajele agricole de treierat sau chiar de focuri rezultate din arderea păioaselor recoltate, acestea prelungind posibilitățile de zbor de distanță până la lăsarea întinericului. Nu este de neglijat în timpul zilei *termica de șosea* care se manifestă în zonele împădurite, în special, dar și în zonele aride de șes, destul de eficient. De asemenea, trebuie luată în seamă la lansările din automotor declanșarea termică produsă de trecerea planorului în remoraj, prin antrenarea maselor de aer aflate în echilibru, și, în special, de momentul declanșării cablului (mereu întâlnim expresia – „am prins termica din mosor, chiar cum am declanșat cablul”).

Variantele, subtilitățile și rafinementele, care trebuiesc utilizate în raport cu manifestarea ascendențelor termice sau cauzele declanșării lor, sunt înglobate într-o multitudine de manifestări ascunse la prima vedere. Acestea, studiate și interpretate corect, pot fi de mare ajutor în situații de criză și pot împinge zborul de distanță la o prelungire nesperată. Tot atât de importantă este și analizarea capcanelor, „descendențelor nejustificate”, care, câteodată, se manifestă foarte pervers.

Cu titlu informativ, consider interesant de știut că girația aerului în curentul ascendent termic în emisfera Boreală este, în general, pe stânga (invers rotirii acelor ceasornicului), motiv pentru care în emisfera nordică spiralarea „pe dreapta” asigură o mai mare stabilitate și eficiență. În emisfera Australă fenomenul este invers.

Toate aceste categorii de curenți ascendenți „principali” care au fost trecuți în revistă au și un numitor comun și caracteristici diferite pentru aceiași categorie. Au reversul lor, *descendența*, care teoretic este egală în intensitate cu ascendența, au zone de calm de mică și mare turbulență, aceasta din urmă trebuind evitate pentru securitatea pilotului și materialului de zbor. Intensitatea curentului ascendent termic de la minime întrebuințate de 1/2 m/sec. la peste 30 m/sec în nori de furtună, ale căror turnuri ating stratosfera, este o dovadă a ecartului mare al acestei energii care la hotarul dintre ascendență și descendență, în cazul trecerii bruște din una în alta la

în cadrul competițiilor a fost interzis după campionatul Mondial de la Vârșeț – Iugoslavia 1955.

Toate sursele de energie enumerate au inconvenientul de a nu fi perfecte, neputând asigura o permanență decât alternate sau combinate.

Sumara explicare a energiilor dinamice și termice oferite de natură planorismului, precum și a tehnicii și tacticii de exploatare a lor în zbor, ne dau acum posibilitatea unei mai bune înțelegeri a evoluției performanțelor, evoluție de care ne vom ocupa în continuare.

Probe și performanțe

✓ **Zborul de distanță**, care se realizează prin transformarea înălțimii câștigate în distanță parcursă prin pierdere de înălțime în general, a avut mai multe etape în marea lui evoluție și diversificare.

Notă: Datele statistice asupra performanțelor de vârf, respectiv rezultatele la nivel mondial, cuprind extremele și perioada de mijloc, pentru a se sesiza evoluția în timp a probelor respective.

Etapă începutului legată de teren prin folosirea ascendențelor de pantă a durat până la sfârșitul deceniului trei și a consemnat următoarele rezultate:

- 1913 – 843 m parcurși în 1 minut și 52 secunde, H. Guthermuth, Germania.

- 1920 – 1830 m parcurși în 2 minute și 22 secunde, Wolfgang Klemperer, Germania.

- 1922 – 9000 m parcurși în 1 oră și 6 minute, Martens, Germania.

- 1925 – se realizează la primul concurs internațional din Crimeea 25 km de către Nehring, Germania.

1929 – se atinge 102 km, de către Robert Kronfeld și tot el 164 km în 1930.

Cea de-a doua etapă, realizată prin detașarea de teren folosind ascendențele fronturilor de furtună, duce în 1926 la un prim rezultat de 55 km, pentru ca experiența fructificată în 4 ani să împingă performanța acestui gen de energie la 272 km de Günter Gröenhoff în 1930.

Descoperirea curenților verticali termici, la începutul deceniului IV, propulsează spectaculos această probă care avea denumirea de „distanță liberă”, deci fără obligativitatea atingerii unui punct dinainte stabilit. Aceasta va evolua și se va diversifica mai târziu datorită acumulării continue de experiență. Astfel, în 1934, se depășește bariera de 300 km, în Germania, prin Heini Dittmar, la 375 km, pentru ca în 1935 să se realizeze nouă zboruri de peste 400 km și cinci de peste 500 km în 1937. În Polonia se ajunge la 577 km de către W. Minarski, iar în URSS la 652 km prin Vladimir Rostogujev în același an, pentru ca în 1939, tot în URSS, Olga Klepikova să intre în legendă cu un zbor de aproape 800 de km (de la Moscova la Otradnoie lângă Petrograd 794 km), zbor care a constituit record mondial și a rezistat 12 ani, fiind depășit abia în 1951 cu numai 67 km de către Rose Johnson în S.U.A. (861 km) pe un planor mult evoluat.

Toate aceste performanțe strălucite, în timp, au fost efectuate pe planoare din lemn și pânză, cu profiluri de aripă clasice, care nu puteau împinge finețea planorului peste limita de 33.

După 1950, prin introducerea profilurilor de aripă laminare (care presupune scurgerea aproape ideală a

fileurilor de aer, prin micșorarea substanțială a zonelor turbionare) și a construcțiilor metalice sau cu fibre sintetice, se produce o adevărată revoluție a calităților aerodinamice, care ridică valoarea performanțelor la limite greu de conceput înainte. La 31 iulie 1964, Alvin Parker – U.S.A – depășește bariera celor 1000 km distanță liberă cu un planor SISU 1-1, iar la 25 aprilie 1972 se ajunge la celebrul zbor de 1460 km distanță liberă a lui H. Werner Grosse – Germania, care traversează o parte a Europei de la nord la sud, zbor la care ne-am mai referit.

În 1994, Terrance Raymond Delore neo zeelanez parcurge 2049,44 km în Noua Zeelandă, iar la 26-11-2000 în Argentina pilotul Klaus Ohlmann realizează 2470 Km.

La monoloc femei, englezoaica Karla Karel atinge în 1980, în Australia, 950 km, iar Ingrid Köhler, Germania, în 1993 – 1539,87 km în U.S.A.

În 1938 intră la această probă în competiție și planoarele cu două locuri care oferă avantajul unei consultări și colaborări permanente între membrii echipajului. Se consemnează următoarele rezultate în timp la clasa biloc:

Masculin

- 1938 – Ludwig Hoffman cu pasager din Germania – 401 km.

- 1953 – Vladimir Iltcenko și G. Petrșnicov din URSS – 830 km.

- 1982 – S. H. Georgeson și H. Georgeson din Noua Zeelandă – 994 km, în Australia.

- 1992 – Jean N. Herbraud și G. Herbraud din Franța – 1383 km, în Maroc.

Feminin

- 1940 – Olga Klepidova și Val. Bordâna din URSS – 443 km.

- 1967 – Tatiana Pavlova și Lidia Filomekina din URSS – 865 km.

Proba de *distanță liberă* începe să-și piardă din interes, fiind considerată facilă în comparație cu zborurile cu programare de aterizare la țel fix sau cu întoarcere la punctul de plecare (denumit țel fix dus și întors) sau în circuit triunghiular, patrulater, etc. Probele în circuit au avantajul de a scuti de transport la bază planorul aterizat la mari distanțe. La toate aceste probe se pune accentul pe taxarea vitezei de drum, respectiv pe timpul minim realizat.

Această diversificare și complexitate a probelor solicită din ce în ce mai mult o pregătire superioară teoretică și practică, tehnici și tactici de zbor mai evolute sau care revoluționează stilul clasic, cum ar fi trecerea de la tehnica de zbor la drum prin spiralare la **delfinare**, dând posibilitatea atingerii unor rezultate de neconceput cândva.

Pentru că am făcut referiri la tehnica zborului prin delfinare, trebuie să spunem că ea s-a născut din necesitatea de a micșora timpul de câștigare al înălțimii. Delfinarea a condus la creșterea vitezei de drum și, implicit, la mărirea distanțelor parcurse.

Acest stil părăsește tehnica rotirii în curentul ascendent, acesta fiind traversat și folosit numai prin cabrarea pronunțată a planorului (cabrare însemnând punerea planorului într-un unghi de urcare pronunțat).

Probele de distanță cu temă obligatorie, de care ne



vom ocupa în continuare, fundamentează o etapă superioară mai complexă și mai spectaculoasă. Complexitatea constă în navigația precisă pe care o impune pentru reperarea punctelor de control (care trebuie fotografiate din zbor) și condițiile unui zbor dus-întors sau în circuit, obligă parcurgerea traseului cu vânt de față sau lateral, care creează probleme în plus, câteodată foarte greu de rezolvat, și care micșorează notabil viteza de drum, deci și viteza medie generală, aici unde minutele și secunde încep să aibă mare valoare.

Dacă la începuturile zborurilor de distanță, în special de distanță liberă, navigația aeriană avea o importanță secundară la probele cu țel fix sau în circuit închis, navigația împreună cu tactica de zbor sunt pe primul plan. Din aceste considerente, aceste probe complexe și de rafinament devin mai valoroase.

✓ **Proba de distanță cu țel fix** între două puncte stabilite apare în Germania în 1935 când Wolfgang Spate realizează 330 km. Iată evoluția:

Monoloc bărbați:

- 1936 – Ludwig Rotter – Ungaria 336 km, la Olimpiada de la Berlin – Kiel.

- 1956 – René Fonteilles – Franța 677 km.

- 1978 – 3 piloți din Noua Zeelandă – S.H. Georgeson – B.L. Drake și D.N. Speight 1254 km.

Biloc bărbați:

- 1953 – Irji Popiel și Adolf Sikmzkiewicz – Polonia 541 km.

- 1992 – I.N. Herbaud și G. Herbaud – Franța 1383 km, efectuat în Maroc.

- 1996 – Klaus Ohlmann și Kuno Schulz Germania pe Nimbus 3D – 1416 km (în 15 ore și 25 minute) de la Serres – Franța în Austria la Ferlach și retur.

- 1998 – Wolfgang Ianowitsch și Herman Trimmel din Austria – 1537 km în 14 ore și 23 minute (același traseu).

Monoloc femei:

- 1954 – Marcelle Choisaet – Franța 505 km.

- 1978 – Joan B. Shaw – S.U.A. 748 km.

- 1990 – Joan B. Shaw S.U.A. 951 km.

Biloc femei:

- 1939 – Velikiserțeva și Zavralova – URSS – 224 km.

- 1955 – Jacqueline Trubert și Francine Abadie – Franța 373 km.

1967 – I. Gorohova și Z. Kozova URSS 864 km.

✓ **Țel fix dus-întors**

Monoloc masculin:

- 1938 – Iohann Flinsch – Germania – 305 km

- 1957 – Wladislav Zejda – Cehoslovacia – 518 km

- 1983 – Tom Knauff – U.S.A – 1646 km

Monoloc femei:

- 1946 – Marcelle Choisnet – Franța – 106 km

- 1981 – Doris Growe – U.S.A. – 1127 km

Biloc Masculin:

- 1952 – Ewert Domnise și Samuel Baker – Africa de Sud – 436 km

- 1979 – Tom Knauf și Robert Tawse – U.S.A. – 829 km (planor IS-28B2, record mondial)

- 1983 – K. Muller și K. Senne – Germania – 1052 km

Biloc feminin:

- 1992 H. Kleim și A. Orsi – Germania – 673 km (stabilit în Africa de Sud)

Probele pe traseu triumfiular cu taxarea vitezei

devin la modă și evoluează spectaculos constituind proba de vârf în planorism. Ele încep cu distanțe de 100 km la sfârșitul deceniului cinci și se extind la 1250 km la începutul deceniului zece. Această evoluție este influențată tot de cele două etape constructive distincte, cea a planoarelor clasice, unde probele nu depășesc 300 km, și cea a super-planoarelor ultra moderne care măresc distanțele traseului triumfiular cu aproape 100 km.

Evoluția strict statistică a recordurilor mondiale pentru cele două etape este următoarea:

✓ **Viteză triumfi de 100 km – monoloc:**

masc. - 1954 – 94,71 km/h – deținut de Polonia – Jerzy Wejnar.

- 1982 – 195, 51 km/h – deținut de Australia

– I. Renner.

- 1995 – 235,3 km/h – deținut de S.U.A. –

Jim Payne.

fem. - 1979 – 139,45 km/h – deținut de Australia

– S. Martin.

- 1990 – 145,49 km/h – deținut de Africa de Sud – Susan Beatty.

- 1997 – 151,12 km/h – U.S.A. – Joann Shaw.

Planoare biloc:

masc. - 1952 – 80,33 km/h – deținut de Germania Fed. – Ernst Hasse și Reinaldo Picchio.

- 1984 – 177,26 km/h – deținut de Germania

Fed. – Erwin Sonher și Inge Andersen.

fem. - 1978 – 126,28 km/h – deținut de Polonia –

A. Dankowska și E. Grzelak.

- 1992 – 141,86 km/h – deținut de Italia – A.

Orsi și K. Kleim.

Probele pentru triumfi 200 km au fost acceptate de F.A.I. până în 1960, motiv pentru care nu le enumerăm.

✓ **Viteză pe traseu triumfiular de 300 km**

Monoloc – masculin:

- 1956 – 76,63 km/h – deținut de Anglia – G.A. Goodhart.

- 1986 – 169,49 km/h – deținut de Franța – Jean Castel.

- 1997 – 179,30 km/h – Noua Zeelandă – Terrance Raymond Delore.

Monoloc feminin:

- 1984 – 138,71 km/h – deținut de RFG – Inge Muller.

- 1990 – 143,9 km/h – deținut de Republica Africa de Sud – Susan Beatty.

Biloc masculin:

- 1956 – 64,17 km/h deținut de Yugoslavia – Zwonimir Rain și Peter Bogovievici.

- 1988 – 170,9 km/h – deținut de RFG – H.W. Grosse și K. Grosse.

Biloc feminin:

- 1984 – 123,33 km/h – deținut de RFG – Inge Muller și Cris Muller.

- 1992 – 143,17 km/h – deținut de Italia – A. Orsi și K. Keim.

✓ **Viteză pe traseu triumfiular de 500 km**

Monoloc masculin:

- 1988 – 170,05 km/h – deținut de Elveția Beat Bunzuli.

Monoloc feminin:

- 1979 – 133,14 km/h – deținut de Australia – S. Martin.

Biloc masculin:

- 1988 – 163,13 km/h – deținut de RFG – H.W. Grosse și K. Grosse.

- 1999 – 247 km/h – deținut de U.S.A. – Jim Payne și O. Payne.

Biloc feminin:

- 1992 – 95,79 km/h – deținut de Germania – K. Keim și U. Keim.

- 1997 – 135,38 km/h – deținut de Cehoslovacia și Japonia – Hana Zejdova și Masako Ishikawa.

✓ Viteză pe traseu triunghiular de 750 km**Monoloc masculin:**

- 1985 – 158,40 km/h – deținut de RFG – H.W. Grosse.

Monoloc feminin:

- 1990 – 127,29 km/h – deținut de Africa de Sud – Susan Beatty.

Biloc masculin:

- 1988 – 161,33 km/h – deținut de RFG – H.W. Grosse și K. Grosse.

Biloc feminin:

- 1992 – 121,02 km/h – deținut de Germania – K. Keim și A. Orsi.

✓ Viteză traseu triunghiular de 1000 km

Planor monoloc – masculin – 1979 – 145,32 km/h – deținut de RFG – H.W. Grosse.

Planor biloc – masculin – 1988 – 157,25 km/h – deținut de RFG – H.W. Grosse și H.H. Kohlmeier.

✓ Viteză pe traseu triunghiular de 1250 km

Planor monoloc masculin – 1980 – 133,24 km/h – deținut de R.F.G. prin Hans Werner Grosse.

Planor biloc masculin – 1987 – 143,54 km/h – deținut de R.F.G. – H.W. Grosse și H.H. Kohlmeier.

Viteza realizată pe planor monoloc de 235 km/h pe triunghi de 100 km, de 170 km/h pe traseu triunghiular de 300 km, 247 km/h pe 500 km – biloc și aceea de aproape 145 km/h pe traseu de 1250 km, pe planor biloc, impresionează și pe specialiști. Pentru a putea aprecia valoarea vitezelor medii atinse de planoare în aceste probe în circuit, cu dificultățile cauzate de vânt, trebuie să menționăm că vitezele de salt de la o ascendență la alta pot depăși 350 km/h. Aceste viteze exemplificate mai sus pun în umbră vitezele de drum ale avioanelor de turism sportiv din deceniul al patrulea. (Celebrul raid african realizat în 1934 de către trei echipaje românești de la București la Capetow-Africa de Sud, a fost efectuat pe avioane de sport construite la noi – competitive pe plan mondial la acea dată – care nu dezvoltau o viteză de drum mai mare de 120 km/h pentru motoare de 130 CP, iar cele actuale dotate cu motoare clasice cu piston și elice se încadrează între viteze de 150-300 km/h pentru puteri ale motoarelor variind între 150-600 CP.)

Ultima probă de care ne ocupăm, și care are un specific aparte, este aceea a **zborului de înălțime** care, o dată cu depășirea granițelor de 4000 m, a necesitat o dotare mai pretențioasă, inhalatoare de oxigen, costume de zbor speciale, etanșarea și încălzirea cabinei etc. (la 10.000 m

vara temperatura poate atinge -50° C).

Aceste zboruri (lăsând la o parte cele ale începuturilor care nu depășeau 2500 m în 1930) s-au executat îndeosebi în nori de furtună și în curenți ondulatorii de undă.

Zborul în norul de furtună, cu ascendență de peste 30 m/sec., unde norii „fierb în clocot”, cu pericole de rupere la zona de interferență cu descendența și a givrajului (depunere rapidă de gheață pe planor), care schimbă calitățile aerodinamice și de pilotaj ale planorului, putându-se ajunge până la blocarea comenzilor, sunt numai câteva din inconvenientele acestui tip de zbor foarte pretențios, fără vizibilitate, care cere o pregătire și un antrenament deosebit. Dezavantajele și riscurile enumerate mai sus recomandă pentru acest tip de zbor curenții ondulatorii de undă lungă care, neavând dezavantajele celor din norii de furtună, au totuși inconvenientul de a nu fi atât de răspândiți ca cei dintâi.

Ca și pentru probele anterioare, vom face o scurtă informare a evoluției rezultatelor acestei probe dure unde forma fizică și pregătirea complexă sunt pe primul plan. Trebuie menționat că la această probă intră în calcul două aspecte: înălțimea totală atinsă sau *absolută* și *câștigul de înălțime* după declanșarea de mijlocul de lansare.

✓ **Înălțimea absolută** se ia în calcul numai după depășirea înălțimii de 5000 m.

Să urmărim evoluția zborurilor de înălțime:

Monoloc bărbați:

- 1925 – în Franța – 720 m de către Desckamps și Auger în curenți de pantă.

- 1929 – în Germania – 1209 m de către Nehring în curenți de pantă și declanșări termice.

- 1930 – în Germania – 2250 m de către Robert Kronfeld în front de furtună.

- 1934 – în America de Sud – 4350 m de către Heini Dittmar, termică în nori.

- 1938 – în Germania – 8000 m de către J. Drekel înălțime absolută, din care 6700 m câștig efectiv de înălțime în nori.

După al doilea război mondial, recordurile trec din Europa în Statele Unite ale Americii unde în statul Nevada, în munții Sierra Nevada curenții ondulatorii ridică spectaculos valoarea performanțelor.

Monoloc bărbați:

- 1950 – S.U.A. – William Ivans – 12832 m înălțime absolută și 9174 m câștig efectiv.

- 1961 – S.U.A. – Robert Harris înălțime absolută 14.938 m.

Monoloc femei – record mondial:

- 1979 – S.U.A. – Sabrina Jackintell – 12637 m, înălțime absolută.

- 1988 – în Noua Zeelandă – Yvonne Loader – 10212 câștig înălțime.

Biloc bărbați:

- 1938 – Germania – Ziller cu pasager – 6840 m, în nori (înălțime absolută).

- 1952 – S.U.A. – L.E. Edgar și H.E. Kleiforth – 13.489 m înălțime absolută și 10943 m înălțime câștigată

în zbor liber.

- 1967 – Polonia – S. Josefczak și I. Torczon – 11680 m înălțime câștigată.

Biloc femei

- 1967 – Polonia – A. Dankowska și M. Matelska 8340 m câștig înălțime.

- 1975 – S.U.A. – B. Nott și H. Duncan 10809 m înălțime absolută atinsă.

Este de menționat că, la această probă, datorită condițiilor naturale de la noi, performanțele românești sunt apropiate de cele mondiale, după cum vom vedea atunci când ne vom ocupa de evoluția performanțelor de la noi.

În afara recordurilor mondiale punctate în timp, enumerate până acum, planorismul a mai furnizat performanțe de excepție, care la vremea respectivă au stârnit vâlvă și au impresionat. Ne vom referii numai la două dintre ele.

Mirajul traversării semețelor înălțimi ale Alpilor i-a atras pe piloți de performanță încă dinainte de a fi epuizat descoperirea tuturor energiilor favorabile zborului fără motor. După temerare încercări nereușite între 1931-1935, în anul următor, experiența și evoluția dau roadele mult așteptate când din Elveția se realizează prima traversare în zbor plutit spre Italia, de la sud de München, în Germania, la Villabassa în Italia, de către Heini Dittmar.

Au urmat la scurt timp alte șase încercări reușite de la Salzburg, din Austria, în Italia, cu distanțe de aproape 200 km prin traversarea în profunzime a Alpilor austrieci, în cadrul unui concurs special la care au participat 30 de piloți din șase țări europene, din care se va remarca și prima femeie care realizează această performanță – Hanna Reitsch. Anzii Cordilieri din America de Sud au fost traversați la peste 5000 m din Chile în Argentina, în 1966, de la Santiago de Chile la Mendoza, de către pilotul chilian Alejo Williamson pe planor ceh BLANIK.

Atracția deosebită a înălțimilor muntoase va conduce, după deceniul șase, la „zborul alpin”. Acesta, pe lângă frumusețile ce le oferă, dar și prin riscurile pe care le comportă, va beneficia din plin de condițiile complexe, dar generoase ale curenților ascendenți din aceste zone, de la cei dinamici de pantă și unda lungă la cei termici. Planoarele, din ce în ce mai evolute și mai complexe echipate, precum și experiența și cunoștințele de specialitate, vor contribui și ele la „stăpânirea munților”.

Frumusețea și mirajul zborului alpin va duce la organizarea de concursuri speciale în munți. Astfel, în zona Alpilor Maritimi din sud-estul Franței, vin piloți din toată Europa pentru a se întrece și a risca „capcanele” din văgăuni. Este de menționat că, în aceste zone alpine, au început să se parcurgă acum zboruri frecvente de peste 1000 de kilometri.

*

O altă preocupare tentantă și temerară a fost și traversarea întinderilor de apă. Astfel, în 1934, estonianul V. Vunn traversează golful Finic de la Tallin la Helsinki, peste 60 km deasupra mării. În 1939, în Anglia, Stevenson traversează Canalul Mânecii într-un zbor de 185 km, din care 50 sunt parcurși peste oglinda apei în mai puțin de o oră. Înălțimea maximă înainte traversării a fost câștigată pe țărul englez. Încercările au continuat în special în marea Nordului și marea Baltică, au culminat în Noua

Zeelandă și apoi prin traversarea Mediteranei de către Jean Vuillemonet la 13 decembrie 1974, din centrul Franței până în insula Corsica, în 7 ore, cu planor Nimbus 2. În 1992, doi piloți de linie din Franța, cu un biloc A.S.W. – 25 (cu anvergura de 25 m și finețea „62”), parcurg din sudul Franței (Masivul Central) peste 1600 de km deasupra Spaniei și vestului Mediteranei până în Algeria, cu navigație prin satelit.

Explozia de performanțe și interesul crescând pentru frumusețea acestui sport, precum și rezultatele deosebite înregistrate într-un timp relativ scurt, fac ca, la olimpiada din 1936, planorismul să fie introdus ca probă olimpică. Cel mai notabil zbor a fost de țel fix 340 km de la Berlin la Kiel realizat de ing. Ludwig Rotter din Ungaria. Această primă manifestare de succes a planorismului pe plan mondial, la care au participat 6 țări, a condus la necesitatea construirii unui tip unitar de planor pentru toți participanții pentru a le oferi șanse egale. Pe baza unui concurs de selecție care a avut loc în 1938, a fost ales, din cinci proiecte prezentate, tipul Meisse-Olympia. Din păcate, principiul excelent de a se concura pe un singur tip de planor pentru departajarea concurenților în funcție de calitățile și pregătirea pilotului, nu a mai putut fi pus în aplicare în 1940, olimpiada ne mai având avut loc din cauza războiului. Ulterior, planorismul nu a mai figurat ca sport olimpic, acest lucru a rămas numai o doleanță și o speranță de viitor care, se pare, că se conturează din nou.

Enumerarea performanțelor de vârf la care s-a ajuns ne impresionează, neîndoielnic, și, firesc, ne entuziasmează, dar marele beneficiu al acestui sport care atinge sublimul este marea masă de piloți sportivi care își duc activitatea în aer liber – în aerul cel mai pur al înălțimilor – mângâiați sau înțepați de razele soarelui pe terenurile de zbor sau în aer, confrunțați direct cu forțele naturii, uneori impresionant dezlănțuite, pe care nu le evită, ci le caută, călindu-se și întărindu-și caracterele și spiritul de echipă.

Competiții

Întrucât până acum ne-am referit deseori la competițiile planorismului, concursuri și campionate, este de menționat că primul concurs național a avut loc în 1920, în Germania, la Wasser Kuppe, iar primul concurs cu invitați străini în 1925, în Crimeea – URSS – unde s-au stabilit două recorduri mari ale vremii (aproape 25 km distanță Nhering – Germania și peste 12 ore durată F. Schultz – Germania). Au urmat constant concursuri naționale ale țărilor care încep să se înmulțească în practicarea acestui sport, pentru ca în 1936 să se consenneze participarea la prima olimpiadă, menționată mai înainte. În 1937 are loc în Europa primul mare concurs internațional unde participă 6 țări cu peste 40 de piloți (ulterior a fost considerat „retroactiv” – primul campionat mondial).

Pe plan intern au loc în acest timp concursuri între asociații sau aerocluburi, preliminar concursurilor naționale.

După cel de-al doilea război mondial, odată cu răspândirea, dezvoltarea și consacrarea definitivă a planorismului pe plan mondial, încep să se țină anual campionate naționale cu invitați străini, campionate internaționale de către toate țările cu tradiție, apoi competiții continentale și mondiale din doi în doi ani. La acestea se adaugă, după 1970, campionate zonale, cum sunt de exemplu cele balcanice, tot din doi în doi ani, ale țărilor

funcție de anvergura planoarelor: sub 15 m pentru clasa standard, cursă, club și mondial, iar peste 15 m clasa „liber” sau nelimitat cu anverguri care pot depăși 30 m. La rândul lor, fiecare clasă este separată la punctaj pentru participare și clasificare la femei și bărbați, de asemenea, există criterii de vârstă la aceste competiții, ele fiind la rândul lor rezervate seniorilor și juniorilor (juniorii sunt considerați piloții care nu au împlinit 25 ani la începutul anului în care are loc competiția).

Punctajul pe plan național nu este încă standardizat, fiind în continuă îmbunătățire pentru a reflecta cât mai fidel realitatea departajării.

Notă: În deceniul nouă, clasa standard femei și clasa standard bărbați, se contopește, ambele categorii concurând împreună la clasa standard general.

Întrucât în cele ce urmează vom întâlni termenii de coeficient de handicap, dispozitive de hipersustentație și balast, să lămurim puțin semnificația acestora.

Coeficientul de handicap operează la competițiile în care diferența coeficientului de finețe dintre planoarele participante este atât de importantă, încât ar putea vicia rezultatul punctajului. În acest scop se aplică un *coeficient de handicap* care are menirea de a echilibra diferențele calitative ale planoarelor la punctaj.

Dispozitivele de hipersustentație sunt acele anexe ajutătoare ale aripei care permit planorului să zboare cu o viteză mai mică decât viteza normală de zbor. Aceste dispozitive se folosesc pentru a ajuta decolarea, aterizarea și zborul cu viteză mai redusă în curenții ascendenți.

Balastul lichid are rolul de a mări greutatea planorului, din necesitatea de a realiza viteze mai mari, fără pierderea accentuată de înălțime. Pentru aceasta, planoarele sunt dotate cu rezervoare ce pot primi până la peste 200 litri de apă care poate fi evacuată în timpul zborului (delestată), mai ales în situația fortuită de a ateriza în teren necunoscut (teren ales din zbor) și a aterizării în general.

Diversificarea planoarelor de performanță și multitudinea de aspecte tehnice care le diferențiază, la aceeași categorie, denumită generic „de performanță”, a condus în timp la împărțirea lor după caracteristici și criterii de concurs în mai multe clase.

Clasa liberă sau nelimitată nu are nici o interdicție de anvergură, balast, dispozitive de hipersustentație sau frânare aerodinamică, sistem de aterizare sau alte dotări care să-i îmbunătățească posibilitățile de zbor sau navigație.

Clasa standard nu trebuie să depășească 15 m anvergură, să nu aibă dispozitive de hipersustentație, frânele aerodinamice să nu permită mărirea portanței, să nu posede parașută pentru frânare aerodinamică, iar roata principală de aterizare să aibă un diametru de cel puțin 300 mm și o lățime de 100 mm. Este permisă folosirea balastului cu apă dacă acesta poate fi delestat în timpul zborului.

Clasa 15 m sau cursă are o singură interdicție, să nu depășească anvergura de 15000 mm.

Clasa mondială apare oficial în competiție în 1997, concurenții întrebunțând același tip de planor, cu anvergura până la 15 m, cu o greutate egală în zbor prin adăugarea de greutate, balastul lichid (largabil) fiind permis.

Clasa club are scopul de a păstra valoarea planoarelor mai vechi, de înaltă performanță, cu licența de

zbor valabilă, care nu mai sunt competitive în clasele F.A.I. la întrecerile mondiale. Acestea pot concura la întâlniri internaționale mai ieftine, dar de o înaltă ținută, în scopul de a da posibilitatea piloților care nu au acces material la planoarele ultramoderne, cu cel mai înalt grad de performanță, să poată participa la concursuri de înalt nivel și interes. La această clasă nu este permis balastul cu apă, în schimb nu au alte restricții și, în competiții, trebuie să folosească coeficientul de handicap oficializat.

*

Sistemele de control și omologare, de prezentare la punctele de control a traseelor, obligate sau anunțate, la competiții sau performanțe, au evoluat de-a lungul timpului de la sisteme complicate cu panouri speciale instalate la punctele de control și urmărirea cu ajutorul binoculului sau a teodolitului (cu obligativitatea de prezentare la o anumită înălțime), la sistemul mai simplu și mai practic al fotografierii (care totuși risca erori), până la sistemul actual al sfârșitului de mileniu care folosește sateliții de comunicații prin sisteme computerizate la bordul planoarelor (tip GPS logger-LX-20), și care înregistrează grafic pe harta traseelor străbătute întregul parcurs al zborului, oferind permanent date asupra înălțimilor, timpului de zbor, zonele favorabile de ascendență. Astfel se elimină echipele de control, aparatul fotografic și barograful, făcând inutilă prezența arbitrilor care ar putea greși în deciziile luate sau chiar ar putea fi subiectivi. Pentru piloții de performanță, concurs etc, suspiciunile pentru eventuale incorectitudini nu mai pot fi puse în discuție.

*

Pentru că am făcut referiri la competițiile piloților de performanță, trebuie menționat că din anul 1984 au loc și campionate europene și mondiale de acrobație cu planorul, alternativ din doi în doi ani, în afara celor naționale care au loc anual.

La aceste campionate se întrebunțează planoare speciale pentru acrobație care au coeficient de rezistență mult mai mare decât a celor de performanță, din cauza suprasolicităților care au loc în timpul evoluțiilor acrobatice. Vitezele maxime admise depășesc 400 km pe oră la aceste planoare, care dispun de o maleabilitate deosebită, la orice viteză. Cu aceste aparate, piloții, special antrenați, și care dispun și de talentul necesar (care au înclinații deosebite pentru această ramură demonstrativă de „etalare a virtuozității” pilotajului), execută toată gama de acrobație elementară și superioară. Aceste „exhibiții” fac deliciul spectatorilor, dar au și aspectul practic de a putea face față oricărei situații dificile ce poate interveni în zbor. Din acest motiv, piloții de performanță și concurs fac în mod obligatoriu un curs de acrobație, cel puțin elementară, care cuprinde figuri mai ușoare ce, în general, nu implică pilotajul cu comenzi inversate (poziții de zbor în care „reflexele”, la comenzile normale, se inversează).

Acrobația elementară cuprinde următoarele figuri: glisada, luping, ranversare, vrie, iar cea superioară: spirale cu înclinare de 90°, tonou rapid, lent și în urcare, pendul, luping invers (în față), vrie pe spate, zbor pe spate, răsturnare, opt pe orizontală și verticală (aceasta este enumerarea figurilor acrobatice, explicarea lor necesitând detalii tehnice speciale).

Acrobația superioară de calitate, cu planorul, își are obârșia tot în Germania, unde, în urma încercărilor de până atunci, în 1936 celebrul constructor ing. Hans Jacobs prezintă planorul total acrobatic Habicht, o adevărată „bijuterie”, care a făcut epocă (în timpul războiului, piloții de vânătoare germani se antrenau pe acest planor, pentru a face economie de carburanți, un singur avion monomotor, remorca simultan 3 planoare până la circa 3000 m, de unde acestea executau toată gama de acrobație sau simulau lupte aeriene).

La prezentarea în public a programelor de acrobație superioară, la olimpiada de la Berlin, în 1936, Habicht-ul și piloții (printre care celebra Hanna Reitsch) au smuls ropote de aplauze și admirația spectatorilor.

*

După deceniul șapte au început campionatele naționale de *zbor de distanță*, inspirate de Cupa Baron Hilton, care nu-i reunește pe competitori. Aceștia execută zborurile respective în cadrul aerocluburilor din care fac parte și, prin cumularea de km efectuați în cele mai bune 3 probe realizate într-un sezon de zbor, obțin punctajul anual. Acest gen de competiție are dezavantajul, printre altele, de a nu pune în fața acelorași condiții meteo pe toți participanții, zborurile efectuându-se în zone și la date diferite, cu caracteristici diferite.

La campionatele și recordurile pentru clasa *motoplanoare* am făcut referiri când am abordat explicația sumară despre motoplanor.

*

Este necesar de menționat că, între cele două războaie mondiale, supremația în planorism a fost deținută de Europa prin evoluția, rezultatele și caracterul de sport de masă din Germania, Polonia și URSS, care se evidențiază în mod special, și de S.U.A. și Brazilia, în cele două Americi. După ultima conflagrație mondială apar ca puteri în planorismul mondial Australia, Noua Zeelandă și Republica Africa de Sud.

Mai trebuie subliniat faptul că marile recorduri și performanțe nu au, în general, nimic comun cu concursurile sau campionatele. Acestea din urmă se țin în regiuni geografice legate de locul de organizare (naționale, continentale, mondiale), fiind încorsetate într-o anumită perioadă de timp, de două săptămâni, la date prestabilite cu mult înainte, fiind astfel la discreția și hazardul condițiilor meteorologice ale perioadei fixate.

Recordurile s-au realizat, în general, în condiții meteorologice de excepție (pândite), în regiuni de excepție și cu planoare și piloți de excepție.

Aceste regiuni de pe glob, care beneficiază de condiții de relief și meteorologice deosebite în anumite perioade ale anului și care polarizează interesul pentru marile performanțe, devin „stadioanele” preferate și cele mai căutate pentru marile realizări. Pe acestea le localizăm geografic în S.U.A., Australia, Noua Zeelandă și Africa de Sud, în special. Cele două emisfere permițând astfel o continuitate a performanțelor pe tot timpul anului.

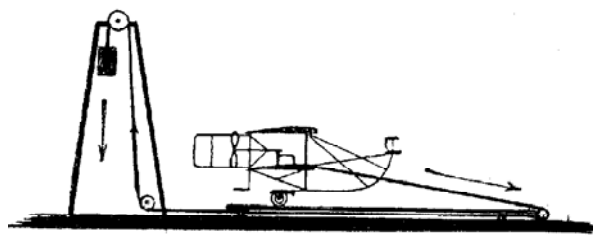
Mai este necesară o precizare în privința noțiunii de pilot de competiție, pentru concursuri și campionate, și cel al realizărilor marilor performanțe. Încercând că portretizăm, putem spune că pilotul de concurs este un

luptător dâr și tenace înzestrat cu ambiția câștigătorului pe orice timp, care pleacă de la premisa că trebuie să ocupe un loc pe podium și care, în timpul probelor dure, adună cu migală, răbdare și multă stăpânire de sine, punctele prețioase, fără riscuri inutile, cel mai mare adversar al său fiind cronometrul. Pilotul marilor recorduri și performanțe, care este scutit de stresul competiției și a roiului de planoare care îl înconjoară (de unde i se suspectează mișcările și gândirea), este acela care așteaptă și pândeste ziua condițiilor optime, în care tactica și, într-o oarecare măsură, riscul au ponderea lor. Aceasta nu înseamnă că pilotul de concurs și cel de record nu pot fi întâlniți în una și aceeași persoană.

Ca și alpinismul, planorismul de performanță este în același timp și sport și turism, prin varietatea locurilor străbătute cu planorul, frumuseți ale naturii admirate din unghiurile deosebite ale zborului, devenind o desfătare relaxantă și tonifiantă greu de redat în cuvinte, pe care ochiul pilotului de performanță le întâlnește și pentru care găsește răgazul de a le gusta și savura din plin.

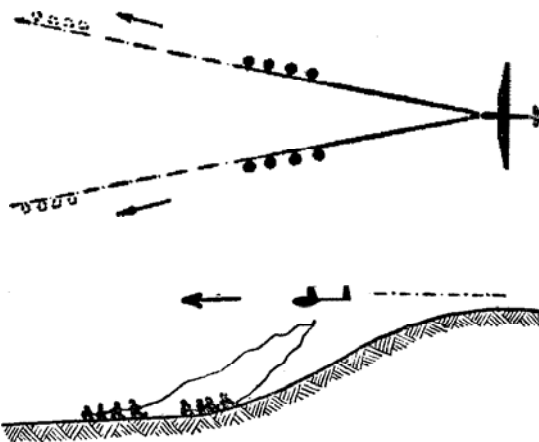
Metode de lansare

Pentru a întregii informarea asupra problemelor strict tehnice, să abordăm și explicarea sumară a metodelor de lansare a planoarelor.



Lansare prin catapultare

Necesitățile de lansare au dat naștere, în timp, prin experimentări, mai multor mijloace de dezlipire de la sol, fiecare cu specificul și utilitatea sa.



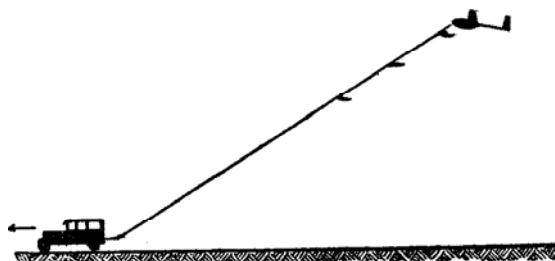
Lansare sandou

Primele lansări se fac pe dealuri, cu sisteme de catapultare asigurate de agregate incomode și sofisticate care utilizau pârgii, cabluri, scripeți, greutăți și contragreutăți, etc. Urmează apoi întrebuințarea frânghiilor, întâi rigide și, după aceea, elastice, lansând cu succes, decenii la rând, planoarele de pe dealuri (cu un sistem de praștie). Cablurile



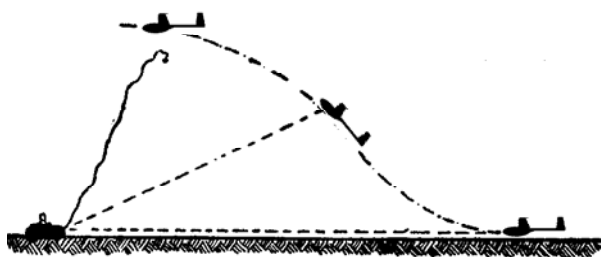
elastice, numite sandouri și confecționate din sute de fire subțiri de cauciuc îmbrăcate într-o țesătură specială de bumbac, ansamblul constituindu-l o frânghie elastică, erau trase în fugă de oameni.

Urmează metodele mecanizate, începând cu remorcajul la automobil, în care planorul este desprins de la sol cu ajutorul unui cablu sau frânghii declanșată de la planor după ce acesta a luat înălțime.



Remorcaj la automobil

Posibilitățile reduse ale metodelor citate duc la construirea unui agregat stabil, cu motor cu ardere internă, care remorchează planorul cu ajutorul unui cablu subțire ce se înfășoară pe un tambur ca un mosor, sistemul fiind denumit „automosor” sau mai simplificat „mosor”. Acesta cunoaște o evoluție continuă în putere și randament, metodă folosită cu mult succes și eficiență din deceniul al treilea până în prezent, putând asigura înălțimi care variază între 100 și 400 m, după necesități și conjunctură. Fiind economic și cu randament mare în ritmul de lansare, este mijlocul ideal pentru formarea și antrenamentul piloților planoriști. De la un singur tambur de înfășurare a cablului, în deceniul al treilea, s-a ajuns la patru tamburi (mosoare) pe același agregat, în deceniul al X-lea din al doilea mileniu.



Remorcaj la automosor

Cum și această metodă de lansare are dezavantajul de a fi legat de teren, din 1930 se trece la o nouă metodă de remorcare a planorului, cu ajutorul avionului, metodă avansată și eficientă, atât în situația de readucere la bază a planoarelor aterizate pe traseele de zbor de performanță, cât și prin largile posibilități de deplasare cu planorul în zonele speciale de curenți ascendenți.



Remorcaj la avion

Calificări

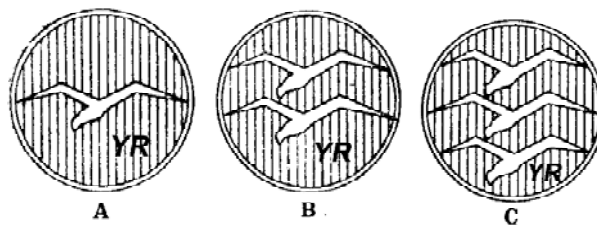
Avântul și răspândirea planorismului a necesitat crearea de oficializări distincte pentru diferite etape de pregătire a piloților. Ele se împart în două categorii: cea de *instruire elementară* pentru obținerea brevetelor A-B-C și de *instrucție superioară* (performanță) cu brevetele C „Argint” – C „Aur” și Aur cu 1, 2 și 3 diamante.

Brevetele elementare se instituie în 1925 și cuprind:

- faza elementară de zbor planat în linie dreaptă pentru obținerea brevetului „A”, insigna respectivă având forma rotundă, de mărimea unei monede medii (20 mm), cu fond albastru pe care se profilează conturul unui pescăruș alb.

- brevetul „B” are doi pescăruși pe insignă și se acordă la terminarea fazei elementare următoare de zbor planat, cu viraje și aterizare într-un careu delimitat.

- brevetul „C” are pe insignă trei pescăruși și pentru obținerea lui pilotul, acum deja format, trebuie să execute un număr minim de zboruri cu menținere sau câștig de înălțime, de zboruri plutite în curenți ascendenți de pantă sau termici, totalizând minim o oră de zbor.



Aceste brevete se acordă de către federațiile naționale, prin examinarea de către personalul calificat din școlile unde are loc instruirea, și au în partea de jos indicativul aviatic al țării respective (pentru România YR). După deceniul șase titlatura de brevet „C” se transformă în cea de „pilot sportiv”, ca urmare a modificării sistemului de instruire în dublă comandă.

Înmulțirea performanțelor duce în 1930 la crearea de către I.S.T.U.S. (Comisia Internațională pentru Zborul fără Motor) a brevetului internațional de performanță „C de argint”, insigna fiind tot cu trei pescăruși, dar perimetrul având o cunună dublă de frunze de stejar din argint. Pentru obținerea ei, baremul cere un zbor cu o durată de 5 ore și un zbor cu câștig de înălțime de 1000 m verificat și autentificat pe barogramă (instrument de înregistrare grafică). La aceste două probe se adaugă proba cea mai pretențioasă de distanță de minim 50 km în linie dreaptă – cu certificare oficială. După cel de-al II-lea război mondial această distincție internațională se decernează de către federațiile naționale devenind probă internă.

Prin marea extindere pe care au luat-o zborurile de performanță în mai puțin de un deceniu această clasificare este depășită și intervine necesitatea creării alteia, cu baremuri superioare, astfel că, în 1937 F.A.I., care acordă acum aceste brevete, înființează „C-ul de aur”, pretinzând pentru obținerea lui posedarea insignei de argint, un zbor de distanță de 300 km și un zbor cu câștig de înălțime de 3000 m. Insigna este adoma celei de argint, dar din prețiosul metal galben. În 1947 ștacheta este ridicată și mai sus, F.A.I. adăugând trei diamante, condițiile pentru obținerea câte unui diamant fiind:

- un zbor cu țel fix triunghiular de minimum 300 km.

- un zbor de 500 km.

- un zbor cu câștig de înălțime de 5000 m.

Cum și performanțele care îndeplinesc aceste exigențe s-au înmulțit, devenind și acestea curențe, din deceniul nouă F.A.I. introduce noi distincții prin înființarea insinelor de aur de 750, 1000, 1250 și 1500 km și, probabil, în curând pe aceia de 2000 km. Insigna cu coroană de aur din frunze de stejar cuprinde cei trei pescăruși clasici, iar în partea de jos, pe coroană sunt marcate vizibil distanțele enumerate mai sus, iar piloților respectivi li se acordă și o diplomă specială.



Insigna C
de Argint si Aur



C - Aur cu trei
diamante



C - Aur distanță
peste 750 Km

Nu putem încheia succinta trecere în revistă asupra evoluției planorismului pe plan mondial, fără a ne referii, foarte pe scurt, și la metodele de instruire în planorism. Acestea au fost practic două: metoda instruirii *direct în simplă comandă*, în care candidatul la zbor pornea, încă de la început, „singur”, pe baza îndrumărilor instructorului, care îl dirija de la sol cu fanionul și consuma o mare cantitate de nervi, mai mult sau mai puțin stăpâniți. Această perioadă s-a întins, în general, de la începuturi până după a doua conflagrație mondială.



Instruire direct în simplă comandă



Transportul planorului pe cărucior

Apoi a urmat *instruirea în dublă comandă*, mai relaxantă și mai eficientă, dar și mai costisitoare. Trebuie menționat că, între cele două metode, a existat și o tranziție mixtă, în care instruirea se făcea alternativ, și cu planorul de dublă comandă de faza I sau a II-a.

În concluzie, în finalul acestei prezentări, se poate spune că pe plan mondial se diferențiază în timp trei etape caracteristice, cu următoarele delimitări aproximative:

I. Etapa dintre 1900-1920, a începutului, cu tatonări timide, construcții artisanale din materiale nu totdeauna adecvate, dominate de elanul experimentatorilor și descoperirilor, cu planoare ce astăzi stârnesc zâmbete binevoitoare, cu finețe aproximativă între 5 și 10.

II. Perioada de mare avânt și fundamantare generală a problemelor planorismului clasic, între 1920-1950 când se elucidează tainele energiilor naturale, iau mare avânt construcțiile care se diversifică și folosesc materiale clasice aviatice, ca lemn de rezonanță, până și placaje speciale, duraluminu și oțeluri; apar dispozitive de frânare aerodinamică, iar tactica și complexitatea probelor evoluează, *finețea* planoarelor se triplează în două decenii și jumătate, de la aproximativ 10 la 33, atingând limitele posibilităților, materialelor și profilurilor de aripă clasice.

III. Ultima etapă, de după 1950, când se culeg roadele cele mai valoroase, cu rezultate de excepție, ca urmare a formulelor constructive cu profiluri laminare, rezervoare de balast lestabil (cu apă) pentru mărirea vitezei de drum, a dispozitivelor de hipersustentație (care permit zborul la viteze mici), materialelor evolute ca oțeluri aliate, rășini și fibre de sticlă, carbon, bor și titan, cu echipare electronică și cibernetică prin întrebuințarea din plin a tehnologiilor de vârf, obținerea coeficienților de finețe de până la 65, la sfârșitul deceniului nouă, reprezintă o pantă de coborâre în zbor la un unghi de sub 1°, toate acestea conduc la depășirea barierei de 2000 km distanță. Aceste super-planoare adevărate „orhidee” ale cerului devin „măiestrele” impresionantelor performanțe actuale.

*

La noi planorismul, ca sport, apare puțin mai târziu, cam pe la mijlocul etapei a II-a, pe un teren pregătit și pe poteci bătătorite, cu stângăciile inerente începutului, dar cu promisiunea evoluției ulterioare, vădit progresive, atât cantitativ, cât și calitativ.

Ușorul decalaj cu care s-a dezvoltat planorismul sportiv la noi este un motiv în plus pentru care am sintetizat până acum evoluția pe plan mondial.

Despre istoria și evoluția planorismului de la noi ne vom ocupa în continuare la capitolul CRONOLOGIE, familiarizați întrucâtva cu problemele analizate până acum, unde am căutat să informăm și să lămurim asupra unor aspecte de bază ale acestui neasemuit de frumos sport.

*

* *

CAPITOLUL II

MITURI, LEGENDE, PRECURSORI ȘI REALIZĂRILE ÎNCEPUTURILOR

Dorința omului de a zbura s-a reflectat încă din zorii istoriei, prin miturile și legendele popoarelor cu un grad mai ridicat de civilizație ca India, China, Persia, Egipt și Grecia.

Acestea s-au manifestat atât prin scrieri și producții orale, dintre care unele au ajuns prin aceste căi până la noi, cât și prin desene, manifestări artizanale sau sculpturi elevate.

Toate aceste manifestări au la bază dorința firească a omului de a zbura, producțiile scrise sau orale fiind redată cu meșteșug și fantezie în povestiri seducătoare.

*

Prima machetă de planor, cunoscută până acum are o vechime de peste 4.300 de ani și se află la muzeul de antichități din Cairo (a fost descoperită în deșertul Sahara în 1898). Vechii egipteni dovedind astfel de preocupări cu peste 2300 de ani înainte de Hristos.

Cel mai cunoscut exemplu de antichitate îl constituie legenda lui Dedal și a fiului său Icar din mitologia greacă; și tot Grecia, prin marii săi măștri, ne redă în superbe sculpturi multe exemple de „preocupări aviatice”, de la statuile înaripate reprezentând zeități și până la simboluri ale victoriei.

Cu patru sute de ani înainte de Hristos, marele *Aristotel* se preocupa și studia zborul păsărilor, pentru ca în timpul Renașterii, *Leonardo da Vinci* (1442-1519) să facă studii științifice și încercări pe modele zburătoare.

1884 în S.U.A. *Jhon Montgomery* face interesante încercări de zbor planat. Acestea au continuat cu asiduitate, dar până la *Otto Lilienthal*, (care între 1891-1896 face primele zboruri reușite), celelalte manifestări sunt umbrite de cele ale „părintelui zborului omenesc”, cum este denumit realizatorul german. Continuatorii lui Lilienthal pot fi considerați în S.U.A. frații Orville și Wilbur Wright îndrumați de Octav Chanute, în Franța Cpt. Ferber de Rue, iar în Anglia Percy Pilcher.

La noi cele mai cunoscute legende sunt legate de construirea lăcașurilor de închinare de la Curtea de Argeș, ctitorie a lui Neagoe Basarab, ridicată în sec. XVI, și Trei Ierarhi de la Iași, a lui Vasile Lupu, din sec. XVII.

Ambele producții populare au la bază același subiect și același deznodământ, încercarea meșterilor constructori de a se salva de pe acoperișurile locașurilor făurite, cu ajutorul unor aripi rudimentare și cu același deznodământ fatal.

Astfel, celebra legendă bazată pe ctitoria lui Basarab, face din meșterul Manole „primul planorist român!”

Se pare că trecerea de la legendă la realitate se face la noi prin... semi legenda lui *Gligor Pinte* „*Viteazul*”, căruia i se atribuie un zbor (cu un aparat construit de el) de pa dealul *Mogoșa* la Dănești, în Maramureș, în iulie 1702.

Singurul document care se referă la zborul lui Pinte, aparține unor însemnări rămase de la Ieromonahul *Ghenadie*, care au fost găsite în anul 1944 în localitatea *Jank* din Ungaria, precum și altora de la biserica din Bontăieni jud. Maramureș.

Informația trebuie luată cu prudență, date fiind detaliile tehnice reduse și nu suficient de convingătoare.

În anul 1765 se pretinde a fi fost efectuate câteva zboruri cu un gen de planor scobit din trunchiul unui copac, la care erau atașate aripi, construcția și zborurile fiind atribuite țaranului român *Nestor Constantin* din satul *David*, presupus a fi *Deva* de astăzi.

După unele relatări *Nestor Kostik* este plasat în satul *Davici* de lângă Buziași.

Personal am rezerve asupra celor două construcții ale lui *Pinte* și *Kostik* deoarece din descrierile sumare ajunse până la noi, prin greutatea lor, precum și a materialelor întrebuintate și mijloacelor de lansare posibile în acea vreme, mă fac sceptic asupra realizării zborurilor.

*

În 1871, la Cristinești, județul Botoșani, unde își avea moșia, prințul *Grigore Sturdza*, mare pasionat de problemele mecanicii zborului, construiește un aparat, gen planor, și un foisor de lansare de 7 metri, cu un plan înclinat, pentru a efectua unele experiențe de zbor. Profesorul de gimnastică *Spinzi* se lansează cu acest aparat, pe care l-a distrus de la prima încercare, rănindu-se grav.

Între 1884-1901, țaranul *Ion Stoica* din Ormidea, de lângă Deva, construiește mai multe modele zburătoare care dau satisfacție talentatului constructor, dar care din lipsă de sprijin material nu reușește să creeze un aparat care să ia la bord un om.

*

Desigur, în afara încercărilor menționate mai sus, au mai fost și altele care s-au pierdut în anonimat. Temerarii acestor încercări au merite incontestabile, dar, fiind lipsiți de suport material, științific și tehnologic, realizările lor ridică semne de întrebare, la care se adaugă și prea palidele descrieri și date tehnice care au parvenit până la noi.

Din aceste motive sunt de reținut la acest capitol numai încercările de la Cristinești, din 1875, și cele ale lui Stoica din anii 1884-1901.

*

Preocupări teoretice și de informare asupra problemelor zborului au avut loc în secolul trecut și merită a fi citat un articol din 1842 al lui Mihail Kogălniceanu, la Iași, intitulat „Cercetări făcute de om spre a zbura în aer cu aripi” și cea a savantului Ștefan Hepites, realizatorul primului observator astromonic de la noi, care în 1885 a ținut o conferință la București despre „Ultimele progrese ale navigațiunei aeriene”.

*

Începând din secolul XX, când gândirea aviatică și experimentările evoluează pe baze din ce în ce mai științifice, ajutată și de o tehnologie mai adecvată, încep să se întrezărească și roadele. Astfel zborul cu aparate mai grele decât aerul prinde contururi mai clare, iar evoluția va fi impresionantă, aproape explozivă.

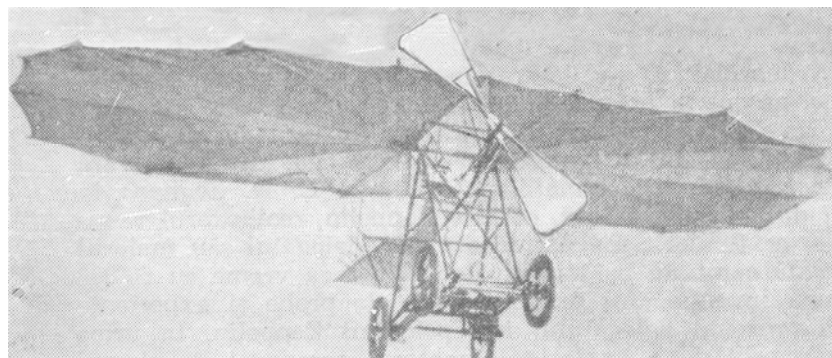
La aceste începuturi, reprezentanți ai poporului nostru în acest domeniu își aduc un mare aport, fiind recunoscuți incontestabil ca pionieri ai aviației mondiale, atât în construcții și studii asupra mecanicii zborului, cât și în pilotarea aparatelor.

Astfel **Vuia**, **Vlaicu** și **Coandă**, prin pasiune și competență contribuie la rezolvarea problemelor începutului real de cucerire a văzduhului prin soluții originale care de multe ori au șocat.

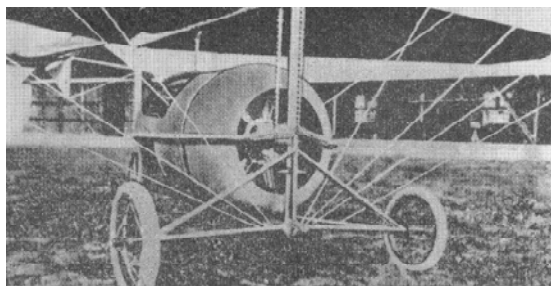
Amintim numai, **sistemul comenzilor pentru pilotaj** (Vlaicu), sau **primul avion cu reacție** (Coandă) care devansează cu trei decenii realizările ulterioare, și prima dezlipire de la sol cu mijloace proprii de bord (Vuia).



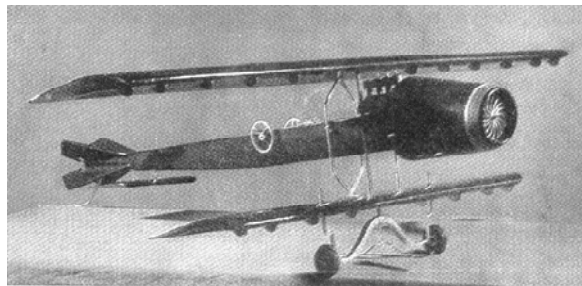
Traian Vuia



Avion Vuia I - 1905



Avion Vlaicu III - 1913



Avion reactor COANDĂ III - 1910

CAPITOLUL III

CRONOLOGIE

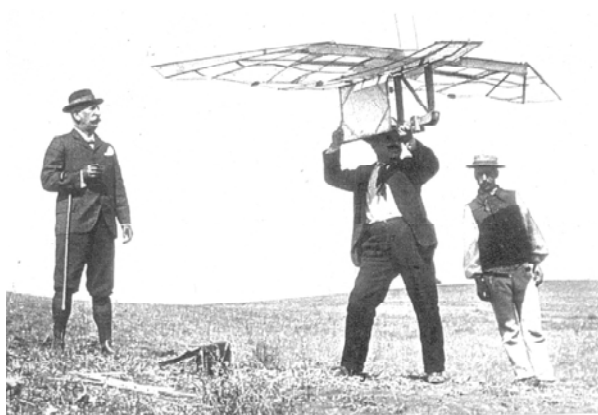
În acest capitol se încearcă să se deruleze filmul evoluției planorismului de la noi și în general să se informeze asupra evenimentelor care au avut chiar numai tangență cu acesta, sau pur și simplu să ofere date suplimentare privitoare la apariția unor publicații de specialitate sau contribuția acelor care s-au perindat la conducerea aviației influențându-i destinul, etc. Ca un ajutor pentru completarea datelor asupra celor menționați în acest capitol, cititorul care va dori să obțină informații suplimentare asupra acestora îi sugerăm să consulte în paralel capitolul „BIOGRAFII”.

*

1898-1904

Modele zburătoare realizate în țară atestate documentar

Boierul Constantin Bălăceanu Stolnici, un pasionat al problemelor zborului, după o intensă corespondență cu Otto Lilienthal (ținută între 1890-1896 – pe baza indicațiilor și schițelor primite de la părintele planorismului și al zborului uman cu aparate mai grele decât aerul,) construiește cinci modele zburătoare, cu anvergura maximă de peste trei metri. Acestea au fost experimentate în zbor, cu balast, de pe dealurile moșiei de la Stolnici, de lângă Pitești județul Argeș, până în 1905. Lansările au fost efectuate cu brațele de pe colinele de la Stolnici. Trenul de aterizare a evoluat de la dubla patină la roată. Construcția a fost realizată împreună cu mecanicul său. Certificarea zborurilor este atestată de cele șapte fotografii realizate cu acest prilej, aflate în arhiva familiei Academician Profesor Doctor Constantin Bălăceanu Stolnici, strănepotul acestui pasionat constructor.



Construcții planoare C. Bălăceanu-Stolnici



1904

Prințul George Valentin Bibescu înființează la București primul club aviatic dotat cu un aerostat captiv, denumit „România” – achiziționat cu posibilități proprii din Franța – cu care execută zboruri demonstrative și de agrement, în special cu public la expoziția din 1906 în parcul Carol.

Preocupări la Craiova

La Craiova Ing. Gheorghe (Gogu) Constantinescu, viitor renumit savant și inventator, face comunicarea „Teoria mecanică a navigațiunii aeriene”.

Înființarea Federației Aeronautice Internaționale

La 14 octombrie se înființează la Paris „**Federația Aeronautică Internațională**” (F.A.I.) care în decursul timpului va legifera toate aspectele sportive ale disciplinelor aviatice, fiind forul suprem pentru validarea recordurilor mondiale de la aeromodelism, aparate ultra ușoare, planoare, motoplanoare, avioane, elicoptere și până la navele cosmice.

1906

Planor construit de Henri Coandă

Henri Conadă construiește la Liege, Belgia, unde își făcea studiile superioare, un planor biplan, tip „Chanute”, cu care face câteva încercări de zbor.

1907

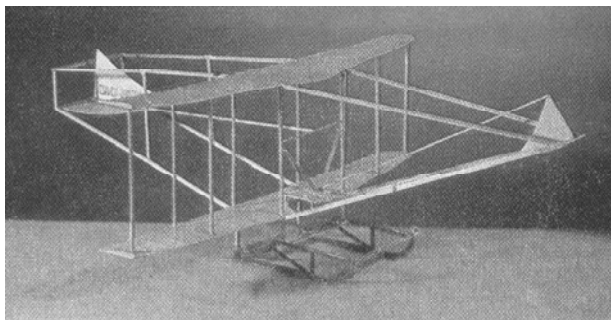
Primele zboruri cu planorul în România

Prințul George Valentin Bibescu execută la Posada, pe valea Prahovei, mai multe zboruri cu un planor tip Chanute fabricat în Franța de frații *Voisin*. După relatările martorilor oculari se pare că lansările se executau prin remorcaj la automobil, aceștia susținând că aparatul se ridica de la pământ... ca un zmeu!

În Italia Henri Conadă își continuă interesul

Aeromodel planor lansat la Stolnici

pentru planor



Planor H. Coandă și G. Caproni

La Torino, în Italia, unde își făcea studiile superioare la școala *Montefiori*, Henri Coandă și Gianni Caproni (ulterior vestit constructor italian de avioane) realizează un planor original cu care fac mai multe încercări de zbor și zboruri efective, dar care se pare nu au dat satisfacție totală exigențelor tinerilor constructori.

Victor Ion Popa interesat de planorism

Victor Ion Popa (viitor regizor, dramaturg, romancier, grafician și caricaturist...) în timp ce era elev la liceul internat din Iași, construiește și lansează în curtea liceului aeromodele planoare care zboară cu mult succes, entuziasmându-și colegii.

Ulterior își va lega numele de zbor, prin colaborarea cu *Ion Romanescu*, și prin romanele cu subiect aviatic.

1908

Activitate de pionierat la Galați

Ing. *Petre Adrianov* construiește un planor de concepție proprie, cu care zboară în apropierea orașului, lansat de pe un deal cu ajutorul unei funii. După mai multe zboruri promițătoare, nefiind încurajat și susținut material pentru continuarea experiențelor, se resemnează, renunțând după o muncă pasionată la experiențele sale.

Preocupări și realizări la Craiova

La Craiova, *Ion Romanescu*, în vârstă de numai 13 ani, elev la colegiul național regele CAROL I, construiește la liceul de arte și meserii, sub îndrumarea ing. *Henri August* un zmeu celular cu care se ridică în aer de pe hipodromul orașului. Federația Aeronautică Internațională de la Paris acordă tânărului adolescent calificativul de „*Cel mai tânăr zburător din lume*”, pe baza fotografiilor și descrierilor trimise de ing. *H. August*.

1909

La București apare revista săptămânală „*AVIATORUL*”

Primele realizări de zbor cu planorul la București

În luna martie, pe terenul fabricii de cărămidă din Pantelimon (zona nord-est București) ing. *HENRI AUGUST* încearcă în zbor planorul biplan original construit de el. Lansările se fac cu ajutorul unui automobil FIAT de 12 CP, remorcarea realizându-se cu un cablu de 30 m lungime.

Cele câteva zboruri reușite la 5-7 m înălțime au dovedit buna stabilitate și centrajul corect ale aparatului.

Planorul ing. *H. August* a fost zburat și de viitoarea

soție a constructorului, *Aurelia Tempeanu*, care a realizat astfel o prioritate feminină la noi în țară.



Planor Henri August

Din nefericire aparatul a fost distrus la sol de o furtună care a prăbușit magazia în care era adăpostit și aceasta numai la câteva zile după primele zboruri reușite și atât de promițătoare.

La Ateneul Român – propagandă pentru planorism

La 24 martie ing. *H. August* ține o conferință în rotunda Ateneului Român, despre „zborul cu planorul și aviație în general”, însoțindu-și expunerea cu proiecții și demonstrații cu aeromodele care au entuziasmat asistența.

La Bințiți, lângă Orăștie, Aurel Vlaicu zboară cu planorul

Aurel Vlaicu, după studiile superioare făcute la Budapesta și Munchen, apoi după stagiul de la uzinele OPEL de la *Russelgheim* unde uimește prin ingeniozitate și spiritul tehnic, se întoarce în țară, la *Bințiți*, unde împreună cu fratele său *Ion*, începe construirea unui planor, după modelul celui mai reușit aero-model experimentat în zbor.

Fondurile, pentru procurarea materialelor de construcție a planorului, au fost strânse prin subscripție publică și ipotecarea pământului tatălui său.

Astfel în iarna și primăvara lui 1909 înjghebează planorul care în luna iunie este experimentat în salturi mici, fără pilot, „cu balast” pentru a i se verifica stabilitatea și rezistența.

Între 10 și 17 iulie, pe islazul statului și pe dealul Pemului de lângă Orăștie, „*Maistorașul Aurel*” (cum îl va numi *VICTOR ION POPA*) îl încearcă cu succes în zbor, sistemul de lansare fiind îmbunătățit pe parcurs, de la tracțiunea umană a frânghiilor de lansare, la cea cu trei cai, planorul atingând înălțimi de zbor de cca. 15 m.

Se pretinde că și sora lui, *Valeria*, a executat un zbor mai scurt în timpul acestor încercări.



Planor Aurel Vlaicu lansat la Bințiți

La 21 octombrie ing. Ernest Grunbaum, tot din Brăila, execută un număr de patru zboruri reușite, lângă comuna Nazaru, cu un planor construit de el. Lansările s-au executat prin remoraj cu automobilul. La ultima lansare din acea zi planorul este avariat din cauza remorcherului și experimentul încetează.

1909 este un an în care interesul pentru zborul cu planorul ia un mare avânt. Entuziaști constructori și zburători pionieri ajungând la rezultate remarcabile, prin tenacitatea și entuziasmul lor.

Se detașează, totuși, Aurel Vlaicu, prin pricepere și competență, ne umbrind meritele celorlalți.

1910

Este un an de pauză, în realizări nefiind de semnalat nimic important, decât editarea din mai, la București a publicației „REVISTA AERIANĂ ȘI AUTOMOBILĂ”, care va apărea până în 1916 și se va ocupa cu subiecte legate de activitatea aviatică, atât de la noi, cât și de peste hotare.

1911

Ion Romanescu zboară la faleză de la Eforie Sud

Ion Romanescu, acest împătimit al zborului, revine în actualitate și la 16 ani face câteva lansări reușite, de pe faleză de la Eforie Sud, cu un planor ultra ușor, construit de el, monoplan, cu aripă dreptunghiulară, pilotat prin schimbarea centrului de greutate. Decolarea și aterizarea s-au efectuat pe picioarele pilotului.

1912

Apare de la 1 ianuarie o nouă revistă lunară de aviație, *AVIAȚIUNEA*, editată de Asociația Aviatică „Mihai Cerchez”, care va apare până în 1913, cu 12 numere.

Ion Romanescu și continuă pasiunea pentru zbor la Iași

Ion Romanescu, mutat cu studiile de la Craiova la Iași, își continuă pasiunea de zbor. La celebrul Liceu internat unde molipsește cu „microbul zborului” un mănunchi de colegi entuziaști, constituiți în grupul „*INFRAROȘII*”, (Ghe. Costache, Nic. Tăbuș, Dumitru Ghiga și Horia Hulubei) construiește cu aceștia succesiv trei planoare, din ce în ce mai evolute, cu care execută multe și reușite zboruri atât în curtea liceului, cât mai ales, de pe dealul Copoului.



Planor I. Romanescu - Iași

Liga Națională Aeriană

Se constituie la București Liga Națională Aeriană, care până la înființarea în 1920 a Aeroclubului Regal Român, se va ocupa de înființarea și organizarea cluburilor și asociațiilor aviatice din România, având ca scop promovarea disciplinelor aviatice.

1913

Grupul „Infraroșii” de la Iași cu noi realizări

Ion Romanescu, cu grupul său *INFRAROȘII* realizează planorul „Rolle 5” cu care execută zboruri reușite, de data asta decolarea făcându-se din remorajul de automobil, lângă Copou.

Din cauza obtuzității autorităților și a conducerii liceului, entuziastul grup este constrâns să renunțe la experiențele constructive și de zbor, implicit la propaganda aviatică.

Cu durere în suflet dau foc, în curtea liceului la ultimele două planoare în prezența colegilor care i-au sprijinit moral în temerara lor preocupare.

Primul planor realizat de Geroje Popoiu

În iarna anului 1913, la Bârlad, pe unul din dealurile din apropierea orașului, Gheorghe Popoiu, elev în ultimele clase ale liceului de arte și meserii, face câteva zboruri reușite cu un planor rudimentar, construit cu ajutorul colegilor săi în atelierele liceului.

Trebuie menționat faptul că la construirea planorului s-a inspirat din publicațiile de specialitate ale vremii, întrebuițând materiale curioase, de la vergi de alun pentru profilul aripilor împânzite cu cearșafuri, până la cuie.

Decolarea și aterizarea se făceau pe zăpadă, pe un „tren de aterizare” format din două tălpici late, gen sanie. Experimentele, destul de reușite, nu au durat mult deoarece aparatul aproape s-a distrus la una din încercări.

Preocupări de popularizare a zborului

Inginerul Nicolae Vasilescu Karpen, după ce a aprofundat în Franța probleme legate de zborul uman, publică la Paris trei lucrări cu acest subiect și ține cinci conferințe la *Academia de Științe* din capitala Franței, despre zborul cu planorul. Lucrările publicate, cât și conferințele au fost foarte bine apreciate în Franța.

*

O dată cu anul 1913 se încheie etapa „pionierilor constructori solitari”, care cu entuziasm și dăruire, în general foarte puțin sprijiniți, și chiar priviți cu neîncredere, prin sacrificii materiale și morale, au încercat în zbor propriile păsări făurite de mintea și mâinile lor, adesea cu riscul integrității fizice.

Planoarele lor rudimentare, făcute din materiale de multe ori inadecvate și cu mici excepții, fără o înțelegere fundamentată pe baze științifice, au construit făclia de început a planorismului de la noi din țară, care avea să fie purtată de alți entuziaști, constituiți în grupuri de lucru organizate, având o documentație și o experiență din ce în ce mai științifică privind mecanica zborului și a fenomenelor legate de acesta.

Astfel, din punct de vedere constructiv, cât și al tehnicii de pilotare a aparatelor făurite, se va trece în această nouă etapă la o evoluție încurajatoare.

Ca și în alte țări, unde se înfiripase planorismul,

primul război mondial oprește evoluția încercărilor; mai ales în Europa, astfel că în perioada 1914-1919 nu se consemnează nimic notabil în acest domeniu.

1918

Ion Romanescu face sacrificiul suprem pe frontul din Franța

Cu câteva zile înainte de încetarea primei conflagrații mondiale Ion Romanescu, împătimitul planorist al anilor 1908-1914, face sacrificiul suprem ca pilot într-o unitate de aviație din Franța, purtând în buzunarul de la piept confirmarea FAI din 1908 prin care era decretat „cel mai tânăr zburător din lume”.

1919

Apare la Iași „Almanahul ilustrat al aviatorilor” editat de George Popoiu.

1920

Înființarea Aeroclubului Regal Român

Se pun bazele Aeroclubului Regal Român de către: Prințul George Valentin Bibescu, General Constantin Coandă, Take Ionescu, Nicolae Titulescu, și Comandor av. Andrei Popovici.

Acest aeroclub va fi afiliat la FAI în 1923.

Încercare de lansare cu planorul la București

Costel Siderii, tehnician din București, își încearcă în zbor planorul de concepție proprie, realizat între anii 1918-1920. Îl avariază însă încă de la prima lansare de pe acoperișul casei părintești și renunță.

1921

La ființă în București revista lunară *AERONAUTICA ROMÂNĂ*, organ al comandamentului Aeronauticii București care se va preocupa de problemele aviatice până în anul 1926, când își va înceta apariția.

1922

Apare la București revista AVIAȚIUNEA.

1923

O primă lucrare despre planorism

Ing. Nicolae Vasilescu Karpen, întors de la Paris unde cu ani în urmă făcuse o entuziastă propagandă zborului cu planorul, prin broșuri și conferințe, publică studiul intitulat: „Despre mecanica zborului fără motor”.

Afilieră Aeroclubului Regal Român la F.A.I.

La 12 august, în Franța la Gothébourg, în cadrul sesiunii Federației Aeronautice Internaționale, secretarul general *Paul Tissandier* face propunerea de afiliere la F.A.I. a Aeroclubului Regal Român. Acesta avea următoarea componență de conducere:

- Președinte: Prințul Carol, urmașul la tronul României;

- Prim vice-președinte: Constantin Olănescu, președintele Ligii Aeriene Române, fost ministru și președintele Senatului României;

- Prim vice-președinte: Prințul Gheorghe Valentin Bibescu, vechi aviator;

- Membrii: Aristide Blank, bancher, col. Gh. Rujinski, director superior al Aeronauticii militare, ing. S. Sefesch, director al aviației civile;

- Secretar general: Comandor aviator Andrei Popovici, fost director la Aeronauticii militare și vechi pilot.

1925

Apariții de reviste aviatice

În București apare revista săptămânală „ARIPA”, care va ființa până în anul 1930, precum și revista bilunară umoristică „Aeroplanul”, care rezistă un singur an.

Începutul de drum al lui Pastior

Egon Walther Pastior din Sibiu, care își făcea studiile superioare în Germania, face cunoștință cu planorismul făcând câteva zboruri care îl captivează și căruia i se va dedica în viitor, având contribuții deosebite.

Înființarea industriei aeronautice române – I.A.R.

Prin decret Regal la 25 iunie se înființează Industria Aeronautică Română – I.A.R. Locul amplasării este fericit ales la Brașov. Lucrările de construcție vor dura doi ani – inaugurarea oficială va avea loc la mijlocul lunii octombrie 1927 în prezența Primului Ministru I. Brătianu, a generalului Berthelot reprezentantul guvernului Franței, a lui Louis Bleriot din partea uzinelor Bleriot – generalul Constantin Coandă președintele consiliului de administrație a uzinelor I.A.R. și comandor av. Andrei Popovici, care s-a dăruit acestei realizări – uzina va ajuta mult în viitor planorismului din regiune.

1926

Propagandă pentru planorism

La 1 martie ing. Ramiro Gabrilescu, aviator din primul război mondial, ține o conferință la București, la Aeroclubul Regal al României, despre „Zborul fără motor”, deschizând seria popularizării planorismului în România.

Radu Manicatide se ocupă de planoare

Radu Manicatide câștigă la București, concursul de aeromodel planoare cu aeromodelul R.M.-1 cu o anvergură de 6 m. Încurajat de succes, construiește un planor biplan tip „Chanute” cu care va zbura personal în anul următor la Sinaia.

Ing. Radu Onciul este preocupat de planorism

Lucrând la I.A.R. din Brașov, prezintă un ingenios proiect de planor de faza I-a „pliabil” pe un model la scară redusă. Aparatul avea o anvergură de 1,20 m și a dat rezultate foarte bune. Neapăsându-l în acea vreme vreun interes, se renunță la construirea acestuia la scara 1/1 din lipsă de sprijin material. În paralel face o comunicare documentată, Aeroclubului Regal României asupra condițiilor și calităților deosebite pentru zborul cu planorul ale dealului Lempeș de la Sânpetru-Brașov, care inaugurat în 1937 va deveni centrul național de planorism.

Aeroclubul Albastru

La 17 decembrie ia ființă la București „Aeroclubul Albastru” care în viitor va avea filiale în toată țara și va stimula printre altele construirea de planoare.

O nouă revistă de aviație

Inspectoratul general al Aeronauticii editează o nouă revistă de aviație „AERONAUTICA” care apare lunar din iunie până în decembrie.



1927

A.R.P.A. – Asociația Română pentru Propagandă a Aviației

La 14 martie se constituie la București A.R.P.A. – Asociația Română pentru Propaganda Aviației.

Din comitetul de conducere fac parte: Gen. Mircescu – președinte, Ștefan Cerchez și Comandor Andrei Popovici – vicepreședinți, iar ca membrii: Octavian Goga, Ghe. Nicoleanu, Oscar Chiricescu, Const. Argetoianu, Tancred Constantinescu, Gen. Nicoleanu Eracle, N.D. Protopopescu, Trancu Iași, ing. Nicolae Vasilescu Karpen.

A.R.P.A. a devenit cea mai puternică asociație aviatică interbelică din țară și a avut un rol mare și important în dezvoltarea aviației noastre. A avut numeroase școli de pilotaj cu și fără motor în multe localități din țară ca: București, Cernăuți, Câmpina, Cluj, Alexandria, Clinceni cu o dotare materială exemplară și un personal instructor foarte valoros.

A fost desființată de comuniști la 31.03.1946 și preluată de O.S.P. Organizația Sportului Popular.



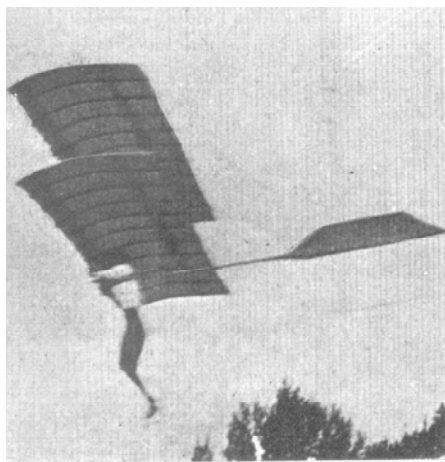
Sigla și insigna
A.R.P.A.

Alegere Onorată pentru România

Prințul George Valentin Bibescu este ales vice-președinte al F.A.I.; rămâne în această funcție până în anul 1930 când va deveni președinte al F.A.I.

Ing. Radu Manicatide construiește și zboră

Tânărul și entuziastul ing. R. Manicatide construiește un planor biplan tip „Chanute” cu care face cca. Zece zboruri reușite la Sinaia.



Radu Manicatide în zbor la Sinaia

1928

Ing. Egon pastior începe seria construcțiilor de planoare

La Sibiu, ing. Egon Pastior – care făcuse cunoștință cu planorismul în Germania, la studii în 1925 – începe construirea unui planor de faza I-a de școală, tip „Zögling”, după planurile aduse în acest scop de el din Germania; este ajutat de profesorul de educație fizică Walter Engelman și un grup de elevi, în majoritate sași, din regiune.

1929

Pastior începe activitatea de zbor la Sibiu

Ing. Egon Pastior începe instruirea de zboruri planate în linie dreaptă cu membrii cercului de gimnastică din Sibiu, cu planorul „Zögling” construit în anul precedent.

La Făgăraș începe construcția unui planor

Ing. Felix Gustav Stof (inițiat în planorism în Germania în 1923) împreună cu cinci tineri entuziaști din Făgăraș, de la liceul Radu Negru, construiesc un planor de școală „S-10” sprijiniți financiar de avocatul Mircea Derlosea. Planorul, terminat în 1931, va fi încercat în zbor și omologat de ing. Dumitru Bărbieri de la fabrica I.A.R.-Brașov.

Grupul etnic german din Codlea-Brașov construiește și zboară

La Codlea cercul de planorism de pe lângă Asociația de gimnastică a școlii germane, condus de ing. Alfred Ledegang din Germania, pilot planorist cat. „B” brevetat în același an, și ing. Hubert Clompe, posesor al aceluiași brevet „B”, în Austria, construiesc un planor „Zögling” cu care fac zboruri reușite în împrejurimile Codlei.



Codlea - planor Zögling construit de Ledeganck

Activitate susținută a tinerilor șvabi din Lugoj

La Lugoj tineretul etnic german înființează o asociație de planorism – formată din 17 membri – care își procură din Germania trei planoare de școală „Zögling”, cu care reușesc să execute peste 250 de zboruri planate, prin lansare cu sandoul.

Începuturile lui Valentin Popescu

Valentin Popescu, elev la școala de arte și meserii din București, în vacanța de vară în vizită la mama sa la Berlin, face în apropiere de Postdam, primele lansări cu planorul, de care își va lega destinul și își va dedica întreaga

viață cu pasiune pentru dezvoltarea planorismului din România.

1930

George Valentin Bibescu președinte al Federației Aeronautice Internaționale

Prințul George Valentin Bibescu, posesor al brevetului de pilot nr. 20 din lume, din 1910, este ales președinte al **Federației Internaționale (F.A.I.)** cu sediul la Paris. Va deține această funcție până la decesul său în 1941.

Noul președinte al Aeroclubului Regal Român

Pilotul de excepție Gheorghe Banciulescu este ales președinte al Aeroclubului Regal Român (A.R.R.), funcție ce o va deține până la deces în 1935.

O nouă asociație aviatică

La ființă Asociația Aviatică „Mircea Cantacuzino”, care va avea școala de pilotaj pe aerodromul Băneasa și va forma multe serii de piloți de turism Gr. II, printre care, din primul an pe Ioana Cantacuzino, viitoarea președinte a Federației Aeronautice, din 1940.

Pastior construiește de zor și zboară

La Sibiu entuziastul ing. Egon Pastior începe construirea celui de-al doilea planor, concepție proprie, de data aceasta de faza a II-a care va fi terminat în anul viitor și va fi făcut „praf” chiar de către pilotul constructor la prima lansare, din cauza vântului prea puternic.

Ing. Egon Pastior, împreună cu prof. Wather Engelman, entuziast pilot planorist, „Instruiesc”, după posibilitățile lor, pe un planor construit de ei, un mic grup de amatori, pentru obținerea probelor categoria „A”; zborurile, timide salturi, se făceau prin lansări din sandou.

Planoriștii de la Codlea realizează la Brașov o expoziție de planorism într-un magazin din str. Hircher, unde pe lângă fotografiile expun și planorul lor Zögling-35 construit anul trecut.



Afișul expoziției de planorism la Brașov

1931

Apariții de noi reviste

Apar următoarele publicații: revista bilunară „Aripi”, sub patronajul Aeroclubului Regal Român, care

va fi editată până la 1 octombrie 1933; revista „Aero-Sport”, editată de un colectiv din Aviația Civilă. Această revistă, care de la 1 decembrie își va schimba numele, devenind „Aviația”, va apărea până la 1 mai 1938.

Conferința adunării anuale F.A.I. găzduită de România

Aeroclubul Regal Român organizează și găzduiește la București, între 6-14 iunie, conferința anuală a Adunării Generale a Federației Aeronautice Internaționale al cărei președinte era prințul G.V. Bibescu. La această conferință s-a aprobat ca ISTUS (Comisia Internațională a Zborului fără Motor), cu sediul la Darmstadt-Germania, să fie afiliată la F.A.I. ca organ de specialitate pentru planorism.

Demonstrație la Sinaia

Duminică 26 iulie, Alfred Ledeganck, cu planorul Zögling construit anul trecut la Codlea, lansat din sandou, face un zbor demonstrativ la Sinaia și aterizează pe pajiștea din fața Castelului Peleş, în prezența Regelui Carol al II-lea și a familiei Regale. Pilotul este felicitat de Majestatea Sa și se fotografiază cu acesta lângă planor, promițând sprijin pentru dezvoltarea planorismului.

Primul planorist român brevetat în Germania

În iulie-august Dumitru Bărbieri, pilot de avion și inginer la I.A.R.-Brașov, este trimis de fabrică (la propunerea și cu ajutorul comandorului Andrei Popovici și ing. Vladimir Timošenco), la școala de planorism de la Röhn, unde obține brevetele „A”, „B” și „C”, devenind primul planorist român brevetat oficial. Întors în țară scrie valoroase și documentate articole despre planorism, în revista „Aripi”, în luna septembrie, la Făgăraș, avizează favorabil planorul „S-10” construit de ing. Gustav Stof.

La Cernăuți ia ființă prima școală de planorism din România

La 27 iulie grupa bucovineană a „Aeroclubului Albastru” de la Cernăuți devine prima școală oficială de planorism din România.

Dotată cu un planor Zögling adus din Germania și instruiți de inimosul instructor autodidact Nello Bucevski – regizor la Teatrul Național din frumosul oraș bucovinean. Sprijinitori entuziaști au fost doctorul Octav Paulincu Barlă și comandantul aeroportului cpt. av. Niculae Cicei, pilot din primul război mondial.

Valentin Popescu obține brevetele elementare în Germania

La 12.09 Valentin Popescu obține brevetul „C” la școala de planorism de la Rossiten, instruindu-se pe cont propriu – ulterior devine printre cei mai înfocați propagandiști ai acestui sport și un luptător continuu pentru înfripirea și dezvoltarea planorismului în țara noastră.

Egon Pastior obține brevetul Oficial „C” în Germania

La 19 noiembrie ing. Egon Pastior, din Sibiu, obține brevetul „C” la școala Grunau din Germania, cu nr. 3457/19.nov.931 – fiind cel de-al treilea brevetat oficial din România, după Dumitru Barbieri și Valentin Popescu.

Pastior construiește cel de-al treilea planor al său de faza a II-a cu care în anul următor va reuși să facă numeroase zboruri plătite la Poplaca, lângă Sibiu.

Planor american construit la Orăștie

Jean Barboi – venit din S.U.A. la Orăștie cu planurile planorului „Mead Challenger” îl construiește cu meticulozitate împreună cu Ilie Mosora – și îl zboară prin lansare în remoraj la automobil, dar după câteva salturi reușite îl avariază grav. Încurajați de primele zboruri realizate

reiau munca de reconstruire a planorului avariata, care va zbura din nou în 1933.

Este anul în care piloții de planor din România obțin oficial în străinătate primele brevete elementare, după o experiență verificată și transmisă cu mult profesionalism.

1932

Aeroclubul Bucovinei

Primăvara la Cernăuți se înființează „Aeroclubul Bucovinei”, care are o grupă de planorism de anul trecut și din 1937 va avea și o școală de zbor cu motor – condusă de Ionel Fernic.

Un alt brevetat în Germania

Ing. Hubert Clompe, din Brașov, obține brevetul elementar de planorism categoria „A” și „B” la școala de la Wasserkuppe din Germania. El va fi în continuare un fervent propagandist și activist pentru răspândirea planorismului în special în regiunea Brașovului.

Aeroclubul Brașov

La 21.07 este recunoscut oficial „Aeroclubul Brașov” condus de ing. Vladimir Timošenco și comandor av. Andrei Popovici. Aeroclubul va avea o activitate și o contribuție deosebită pentru propaganda aviatică și va forma, până la desființarea sa forțată din 1947, multe serii de piloți planoriști și motorști – în școlile înființate la I.A.R.-Brașov Ghimbav și Sânpetru – care vor constitui elemente de bază ale aviației române, de asemenea vor sprijini ferm activitatea de aeromodelism ca poartă de intrare în aviație și dezvoltarea gustului pentru construcțiile aeronautice.

Miting aviatic la Brașov

La 14.08 la mitingul aviatic organizat la Brașov, de proaspătul Aeroclub, ing. Dumitru Barbieri și Hubert Clompe fac demonstrații publice de zbor cu planorul de școală tip Zögling.

Primele recorduri - neomologate

La 18.09 ing. Egon Pastior, cu planorul construit de el în anul precedent, execută la Poplaca un zbor de durată de 15 minute și o distanță de 10 km – ceea ce constituie primele recorduri de planorism de la noi, recorduri neomologate din lipsa de preocupare a pilotului și a federației care nu a fost sesizată.

Filială a aeroclubului Albastru la Sibiu

În urma succeselor înregistrate la Sibiu de Egon Pastior și muncii prodigioase pe care o depune în calitate de constructor și îndrumător al elevilor săi în deprinderea zborului cu planorul, ia ființă o filială a Aeroclubului Albastru din București.

Școala de la Sibiu este vizitată de regele Carol al II-a care promite sprijin, care din păcate nu s-a materializat.

Nello Bucevschi brevetat oficial

Nello Bucevschi – de la Cernăuți – obține în Austria calificarea oficială ca pilot de planor categoria „B” și revenit în țară continuă cu elan instruirea la sandou, pe teren plat cu grupa de studenți ai Universității (cu concursul permanent a comand. Aeroportului cpt. av. Nicolae Cicei).

Activitate la Codlea

La Codlea, pe dealurile din apropiere, prof. de educație fizică Alfred Ledeganck, împreună cu ing. Hubert Clompe de la I.A.R.-Brașov, instruiesc la sandou câțiva tineri din grupul etnic german pe un planor Zögling

construit de acesta între 1929-1931.

Ing. Barbieri publicist

Ing. Dumitru Barbieri continuă seria de articole de propagandă pentru planorism și de explicare a zborului cu planorul, de analiză și perspectivă de viitor, în special în revista „Aripi”.

1933

Sibienii construiesc și zboară două noi recorduri

La Sibiu cu sprijinul filialei locale a Aeroclubului Albastru, ing. Egon Pastior, împreună cu entuziaștii săi elevi, construiesc după planurile originale aduse din Germania, un planor de fază a II-a Grunau Baby I A, cu care E. Pastior execută multe zboruri plutite, la Poplaca, dintre care unul de excepție de 2 ore și 5 minute, atingând o înălțime de 1500 m – peste start – realizând astfel două recorduri simultan, de durată și înălțime, care din lipsă de preocupare nu au fost omologate.

Premieră în România

La 3.07 în cadrul unui miting organizat la Sibiu, ing. Egon Pastior realizează **primul zbor din țară în remorcaj la avion cu planorul**, pilotând planorul Grunau Baby – remorcat cu un avion de turism Messerschmidt – Icar – cu motor de 100 CP, pilotat de adjutant șef Nicolae Evghenovici (înălțimea de declanșare 1500 m). De menționat că în al doilea post de pilotaj al avionului remorcher, ca rolator al cablului de remorcaj se afla Cpt. av. Gh. Iacobescu – viitorul navigator al raidurilor de excepție București – Paris.

La Poplaca, Sibiu, Pastior continuă munca de instruire a elevilor săi, care obțin probele necesare la brevetul elementar „A”, pentru zboruri în linie dreaptă de peste 30 secunde.

Activitate la Timișoara

Studenții politehnicii din Timișoara incitați de colegul Erast Berențan, înființează un nucleu al tineretului aviatic român tutelat de A.R.P.A., și din anul următor vor crea o secție de planorism, care va construi un planor de școală Hol's der Teufel, între 1934-1936, cu care vor face zboruri în remorcaj de automobil.

Primul instructor calificat din România

La 15.09 Valentin Popescu obține calificarea de instructor de zbor pentru toate metodele de lansare (sandou, automosor, avion) la școala germană de la Horneberg – având ca profesori pe celebrii planoriști Hanna Reisch și Wolf Hirth. Valentin Popescu devine primul instructor calificat din România.

Tenacele Ilie Mosora izbândește

Ambițioșii Jean Barboi și Ilie Mosora, al Orăștie, reconstruiesc planorul „Mead Challenger”, obținând fondurile necesare prin subscripție publică. Îmbarcându-l pe tren îl transportă la București, unde pe aerodromul de la Cotroceni, Ilie Mosora îl prezintă în zbor prin lansare la automobil cu bune rezultate.

Trebuie menționat că Ilie Mosora nefiind pilot brevetat, datorită insistențelor sale a primit aprobarea de zbor de la Subsecretariatul de Stat al Aerului.

În același an la un miting organizat la Lugoj, planorul este prezentat de pilotul motorist Vasile Ciobanu,

viitor pilot de linie la LARES.

Un alt instructor calificat în Germania

La 8.10 ing. Gustav Stof, din Făgăraș, obține în Germania, la Grunau, brevetul "C" brevetul de instructor de zbor și calificarea de constructor de plane, activitate în care va avea realizări deosebite.

Gheorghe Lipovan brevetat în Franța

Gheorghe Lipovan aflat la studii în Franța, obține brevetul de planorism A B C la școala de la Banne d'Oranche și va deveni un asiduă propagandist al acestei frumoase discipline aviatice, prin conferințe, cursuri, cât și prin publicări de cărți de specialitate.

Aeroclubul Olteniei

La 21.10 la Craiova se înființează Aeroclubul Olteniei care la 1.II.1934 va deține și statutul de persoană juridică.

Din comitetul de organizare se remarcă: Virgil Slăvescu – ministru, Demostene Stoenescu, General A. Vasilescu, Ilie Gănescu - președintele Aeroclubului, Constantin Negrescu – vicepreședinte și prefectul jud. Dolj – Ion Gârboviceanu.



Sigla Aeroclubului Oltenia

Activitate publicistică la A.R.P.A.

Asociația A.R.P.A. editează lunar până în decembrie 1934 un buletin informativ care din ianuarie 1935 se va transforma în revista A.R.P.A., editată lunar și apoi trimestrial până în martie 1937 când se va transforma în revista „Cerul nostru”, care va apărea la început săptămânal și apoi bilunar până în august 1940.

Asociația va avea și un cinematograf propriu în București din anul 1933.

Cernăuțenii construiesc de zor

La Cernăuți începe construirea a 4 plane Zöglings-35 după planurile originale aduse de la Viena de elevul Radu Boldur.

La construirea planelelor se remarcă maiștrii: Luca Vasile și Gh. Solomon, împreună cu studenții universității locale, conduși de neobositul Eugen Cernescu.

Costul materialelor pentru un singur planor însumează 14000 lei – manopera fiind gratuită. Construcțiile se fac cu sprijinul conducerii și muncitorilor CFR care le oferă spațiul, uneltele și munca.

Asociația cultul aeronautic – București

Inimosul și perseverentul Geroge Popoiu înființează asociația „Cultul Aeronautic”, care avea ca scop principal promovarea planorismului și care în 1935 va deschide o școală la București – în parcul Velodrom – (Dinamo de astăzi), cu plane GP-1 concepute și realizate de Popoiu care va face și instruirea.

Primi pași timizi ai începuturilor dau roade prin

realizările entuziaștilor constructori și încercările de formare a primilor planoriști, de asemenea, prin calificarea în străinătate a primilor instructori și prin conturarea Aerocluburilor care vor sprijini și dezvolta în continuare activitatea de planorism.

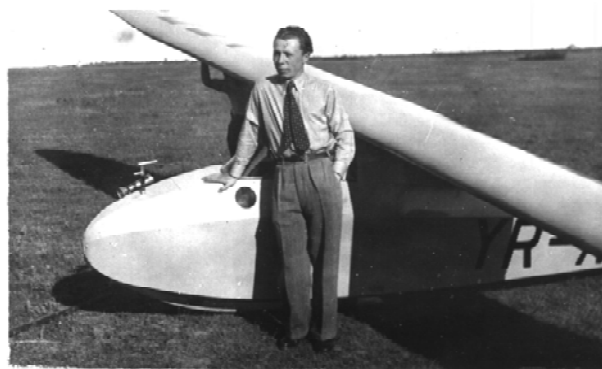
1934

Oficializarea Aeroclubului Olteniei

La 1 februarie Aeroclubul Olteniei primește statutul de persoană juridică și va depune în viitor o activitate susținută pentru propaganda și dezvoltarea aviației în regiune (înființează o școală de zbor cu motor și una de planorism).

Planor „Baby” construit la S.E.T. București

La insistențele lui Valentin Popescu, fabrica de avioane S.E.T. Cotroceni construiește un planor Grunau „Baby” IIA, cheltuielile fiind suportate de Primăria Municipiului București și subscripțiilor publice inițiate de comandorul Andrei Popovici.



Planor Baby-SET - Valentin Popescu

Grup de ofițeri aviatori și civili trimiși la școlile de planorism din Polonia și primele zboruri de distanță realizate de români



Planoriști militari la Ustjanova - castel cazare

În lunile aprilie-iunie, S.S.A. (Subsecretar de Stat al Aerului) trimite în Polonia la școala militară de plane de la Ustjanowa pe Cpt. av. Alex. Luchian și Gh. Gerogescu, care în trei luni primesc calificarea de instructori militari de planorism. Din luna iulie până la începutul lui octombrie a mai fost trimisă, tot la Ustjanowa, o grupă de opt sublocotenenți av. Conduși de viitorul general Ceaușu Titus.

Aceștia sunt: Alexandru Bagdat, Mihai Strugalis – de la Centrul de instrucție București, Gheorghe Tifescu – Flotila 1 Informație Iași, Virgil Trandafirescu – Flotila Hidroaviație Constanța, Gheorghe Mărculescu – Flotila de luptă București, Eugen Lavinschi – Flotila 2 inform. Cluj și Gh. Andrei – Flot. 3 inf. Galați.

De menționat că din grupul ofițerilor care s-au instruit la școala de la Ustjanowa toți au obținut brevetul de instructor militar de planorism, iar sublocotenenti Titus Ceaș și Gh. Tifescu au realizat și probele de distanță de 50 km pentru insigne de performanță cu planorul Komar. **Acestea sunt primele zboruri de distanță cu planorul realizate de piloți români.** Grupul civil a fost compus din piloți de avioane de turism: Gh. Balaș, Dumitru Dacian, Mihai Goleșcu și Ilie Stan. Studenții la politehnică Guy Ionescu și Ion Șalariu și studenții de la Academia de Educație Fizică, Ioan Tudor și Ion Vasilescu. Aceștia au obținut brevetele A și B la școala de la Polichno lângă Kilce și brevetul plutit C și de instructor la Beszmiechowa.



Hangar - Ustjanowa

Reviste oltene de aviație

La 8.04. Aeroclubul Olteniei (devenit persoană juridică la 1 februarie) editează lunar revista „Aerul” până în luna iulie, când ia denumirea de „Aripa Olteană” care va apărea neîntrerupt până în februarie 1937, în paginile revistelor făcându-se propaganda pentru planorism.

Mitinguri la aeroportul Băneasa

La 20.06, la Băneasa, în cadrul unui miting organizat de Cercul Aerotehnic București, Valentin Popescu face o demonstrație cu planorul „Baby” construit la Cotroceni, fiind remorcat de un avion Potez-25, pilotat de ofițer de echipaj Petre Ivanovici.

Gesturi deosebite la Cernăuți

La Cernăuți medicii Octav Bârla, Emanuel Flor și Robert Meidler, elevi piloți ai școlii locale, pun la dispoziție pentru instruire automobilul lor personal, un Buick de 35 CP cu care vor remorca în zbor planoarele pentru finalizarea probei pentru brevetul A și B.

Construirea unui Zögling la Tg. Mureș

La Tg. Mureș, ing. Pop I. construiește în subsolul Palatului Cultural, cu ajutorul elevilor de la școala de Arte și Meserii, un planor tip Zögling-35 care va fi terminat în anul următor.

O nouă revistă aviatică datorită lui Popoiu

La București Gh. Popoiu editează revista „AVIACHIM” cu apariție lunară care după doi ani se va

transforma în „AVIA” care va supraviețui până în noiembrie 1944. În paralel Gh. Popoiu începe construirea a 5 planoare de școală originale GEP-1, care vor fi gata în anul următor și vor dota punctul de zbor din parcul Velodrom.



Planor GEP-1 - Gh. Popoiu

Curs de construcții planoare la Sibiu

Filiața Sibiu a Aeroclubului Albastru, sub îndrumarea tehnică a ing. E. Pastior, organizează un curs de construcții de planoare, la care participă și studentul ing. Erast Berentan, care va impulsiona construirea unui planor, „Hol's der Teufel”, la Timișoara cu colegii de la Politehnică.

Preocuparea autorităților de resort pentru dezvoltarea planorismului se concretizează prin numărul din ce în ce mai mare de trimiși în Polonia pentru instruire, și mitinguri aeriene în care planoarele încep să-și aducă aportul la spectacol și propagandă.

1935

Din nou miting la Băneasa – acrobație cu planorul

La 21.04. Valentin Popescu cu planorul „Beby”-Set remorcat de Petre Ivanovici, după decuplarea de avionul remorcher, la 1000 m face demonstrații de acrobație elementară în cadrul mitingului aviatic organizat de cercul Aero-tehnic condus de prof. Dionisie Germani.

Prima școală de planorism la Brașov

La 15.05., la Brașov, pe aerodromul Uzinelor I.A.R. se inaugurează școala de planorism patronată de Aeroclubul local și Cercul Aerotehnic București. Instructori: Valentin Popescu și ing. Hubert Clompe; dotare planoare: 1 Zögling, 2 Grunau-9, 1 Kassel-12, 1 Baby Set, și un biloc GO2; un automobil pentru lansarea planoarelor tip Fiat 520, donat de prof. univ. Dionisie Germani; și trei avioane remorhere: un Maurane și două Caudron-59, de 180 CP; piloți remorcheri: av. mstr. Georgică Popescu și adj. șef. Gheroghe Ciocârlan. La 19.05. Valentin Popescu, remorcat cu avionul de Alex. Papană, face un zbor plutit la Tâmpa și deasupra Brașovului de o oră și 25 de minute.

Un ministru al aerului competent și eficient

În luna mai ing. Nicolae Caranfil este numit ministru la Ministerul Aerului și Marinei, funcție ce o deține până în ianuarie 1937, când demisionează. A fost cel mai productiv și mai bun organizator „Ministru al Aerului”, dotând aviația civilă și militară cum nu a mai făcut-o nimeni până atunci. A înțeles rolul aviației sportive și a sesizat avantajele planorismului, pe care l-a sprijinit și i-a deschis

calea extinderii.

Raid peste munți cu planorul remorcat de avion

La 2.06., ing. Hubert Clompe, cu bilocul GO-2, având ca pasager pe ziaristul Ștefan Mangoni, în remorcaj de avion, cu un Potez-25, pilotat de ing. N. Florescu de la I.A.R.-Brașov – execută un raid Brașov-Iași.

Școala neoficială a lui Pastior continuă cu elan

La Sibiu, ing. Egon Pastior continuă instruirea elevilor săi, ajutat de Alfred Oleram, la sandou pentru categoria „A” și la automobil pentru categoria „B”.

Asociația aviatică a C.F.R.

La 14.07. se înființează Asociația Aviatică CFR (director Bosie Codreanu) care, împreună cu ARPA, vor deveni două mari forțe ale aviației civile și sportive, prin marele număr de școli de pilotaj de planorism și zbor cu motor pe care le vor înființa din anul următor.

Valentin Popescu „divorțează” de Aeroclubul Brașov

La 1.08. Valentin Popescu părăsește Aeroclubul Brașov și școala de planorism de la aerodromul I.A.R. din cauza unor disensiuni cu conducerea aeroclubului. Instruirea planoriștilor este continuată cu succes de ing. H. Clompe, care improvizează dintr-un camion un reușit automotor pentru lansarea planoarelor (remorcher Truță Ilie, viitor mare maestru de construcții de planeare). Instrucția continuă până la 15 octombrie.

Brevetare oficială la Cernăuți

La 28.08. D.C.A. (Direcția Aviației Civile) trimite o comisie de brevetare la Cernăuți, unde, după efectuarea probelor de examinare, sunt declarați piloți planor categoria „B” următorii:

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. Bădăliță Felicia | 11. Negric Ioan |
| 2. Baltag Nicolae | 12. Păscuț Spiridon |
| 3. Barbu Constantin | 13. Poclitar Valdimir |
| 4. Barla Paulincu Octav | 14. Poclitar Viorel |
| 5. Boldur Radu | 15. Puiu Radu |
| 6. Cernescu Eugen | 16. Radu Dumitriu |
| 7. Cristea Ion | 17. Serafinceanu Ion |
| 8. Cușmir Boris | 18. Savin Dumitru |
| 9. Dulgheru Ion | 19. Strugaru Simion |
| 10. Gaveriu Constantin | și instructorii |
| 2. Cicei Nicolae | 1. Bucevschi Nello |

Pastior în ultimul sezon

La Sibiu, în vacanța de vară, se prezintă opt studenți ai Politehnicii din Timișoara la cursurile de zbor ale lui Egon Pastior și Alfred Oleram. Pe terenul de la Poplaca toți obțin calificarea elementară „A”. Cheltuielile de cazare, într-o baracă la Tălmăciu, masă și transport au fost suportate de Primăria timișoreană. Nouă dintre brevetații din totalul de 17, erau localnici din Sibiu.

Cu aceasta activitatea meritorie de la Sibiu se încheie.

Egon Pastior nefiind sprijinit, se satură să se mai lupte cu morile de vânt și după o muncă făcută cu atâta dăruire ca zburător și constructor, se va desemna retrăgându-se cu discreție și amărăciune.

Recorduri românești omologate în Polonia

La 6.09. Gheorghe Balș, magistrat de profesie, realizează în Polonia, la centrul de planorism de la Bezmiechowa, primele două recorduri naționale omologate: înălțime peste punctul de decolare, 700 m, și durata 6 ore

și 5 minute. Acestea au fost realizate în același zbor, cu un planor polonez de tip „Komar”.

Un clujean brevetat în Germania

Ing. Gheorghe Hye, din Cluj, obține în Germania, la Grunau, brevetul categoria „C”, devenind un asiduu propagandist al acestui sport, constructor de planeare și un iscusit instructor de zbor.

Două planeare remorcate de un singur avion



Stampilă tren aerian

La 25 octombrie primul tren aerian, format din două planeare remorcate de avion, zboară de la Brașov la București, transportând doi saci cu corespondență ștampilată special pentru acest eveniment.

Avionul remorcher Potez-25 pilotat de adj. șef Gheorghe Ciocârlan – planorul biloc GO-2 pilotat de Valentin Popescu – monolocul Baby II-A de ing. Hubert Clompe.

„Trenul aerian” dă spectacol la Băneasa

La mitingul din 27 octombrie pe aeroportul Băneasa Valentin Popescu și Hubert Clompe pilotând planearele GO-2, respectiv Baby fac demonstrații de zbor care entuziasmează asistența și contribui la propaganda planorismului.

În Polonia se obțin două calificări de instructori

La 20 noiembrie la Beszmiechowa în Polonia, sunt brevetați ca instructori de zbor pentru toate sistemele de lansare (sandou, automotor, avion) ing. Ilie Stan și Mihail Goleșcu. În viitor aceștia vor avea prestații deosebite în planorism.

Planor finalizat la Făgăraș

Ing. Gustav Stof, la Făgăraș, termină planorul concepție proprie S-10 început în 1929. Acesta a fost recepționat tehnic și în zbor de pilotul fabricii I.A.R.-Brașov ing. Dumitru Barbieri.

Gheorghe Lipovan un fecund publicist

Ing. Ghe. Lipovan publică lucrarea de inițiere în planorism intitulată „zborul fără motor” cu o generoasă prefață a neobositului propagandist comandor Andrei Popovici. Anterior autorul publicase în ziarul „Curentul”, între lunile martie și mai, trei articole de popularizare a planorismului intitulate sugestiv „Zborul cu avionul fără motor”.

Început de instruire planoristică la București

Neobositul George Popoiu începe toamna în parcul Velodrom o timidă activitate de instruire elementară la sandou, cu planeare GEP-1 construcție proprie, executate la o fabrică de mobilă din Șos. Pantelimon. Consilier de specialitate pentru zbor fiindu-i Valentin Popescu, întrucât Popoiu nu avea nici o calificare oficială de zbor ci numai entuziasmul și îndărătnicia.

Apariții de noi reviste

decembrie, revista „Motor” care va aborda și probleme... „fără motor”.

*

Trebuie relevată în mod special munca de pionierat a lui Egon Pastior depusă între 1929-1935, care a sădit dragostea pentru planorism și a purtat cu dăruire ștafeta de fundamantare și dezvoltare a acestui sport; tot așa cum la Cernăuți, grupa bucovineană îndrumată de alt mare pionier, Nello Bucevschi, avea să propage și să dezvolte pasiunea pentru planorism.

Mai trebuie reținute prioritățile lui Pastior: primele zboruri plutite la pantă și în remoraj la avion, precum și unele recorduri de planorism stabilite (dar neomologate), de durată, înălțime și distanță, de asemenea, construcțiile de planoare.

1936

I.A.R.-Brașov fabrică planoare

În urma comenzilor FAR, uzina brașoveană construiește două planoare tip Kassel-12 și Kassel-20 după planurile originale din Germania. Planoarele vor fi repartizate la Cernăuți.



Planor Kassel-20

Construcție de planor la Deta în Banat

În luna februarie, la Deta, în Banat, un grup de 12 tineri, condus de ing. Wugen Prohaska și dr. Iosif Polgar, expun în holul hotelului Bela Visita un planor de școală Hol's der Teufel, construit de ei. Din păcate, ca și în alte cazuri, aceștia nu sunt sprijiniți de autorități pentru înființarea unei școli de planorism.

Entuziaști constructori la Reșița

Direcția Aviației Civile – DAC – trimite în primăvară la Reșița pe ing. Ilie Stan să verifice cele trei planoare Zögling în construcție aici, executate de un grup de inimoși tineri, sub îndrumarea maiștrilor Iosif Hawel și Ion Gheorghevici care se zbat pentru înființarea unei școli de planorism. Acesta își va începe activitatea, la Calnic, în anul 1939.

Acțiunea Asociației „Aripi” a Politehnicii din București

În primăvară Asociația de planorism „Aripi”, înființată la Politehnica din București, de către Ghe. Balș, Guy Ionescu, Ion Salariu și Ilie Stan, comandă în Polonia două planoare de școală faza I, tip Wrona, care la livrare vor fi repartizate la școlile de la Câmpina și Petroșani.

Aeroclubul Brașov persoană juridică

La 17.04. Aeroclubul Brașov primește statutul de

persoană juridică.

Primul planor de performanță achiziționat în România

La 23.04. Valentin Popescu primește din Germania planorul de performanță Göppingen-3, „Minimoa” (construit de ing. Hans Jacobs și Wolf Hirth) achiziționat prin contribuția Primăriei Capitalei și a Direcției Aviației Civile în proporții egale. Planorul a fost botezat „Luna Bucureștilor”.



Planor „Minimoa” - Valentin Popescu

Nucleul de la Timișoara perseverează

La 15.05. grupul aviatic al Politehnicii din Timișoara, condus cu însuflețire de Erast Berentan continuă construirea planorului de școală Hol's der Teufel început în anul trecut. Planorul va fi terminat la 15 mai și va fi zburat intens, la remoraj de automobil, pe terenul de la Cioca de cei opt absolvenți categoria „A” de anul trecut de la Sibiu, pregătiți de E. Pastior.

Studentii execută cu elan programul pentru brevetul „B”, dar planorul este grav avariat înainte de a se face brevetarea oficială.

Miting la Băneasa și raid în remoraj de avion prin țară

La 31.05., la Băneasa, în cadrul unui miting, Valentin Popescu prezintă publicului noul planor „Minimoa” făcând o reușită demonstrație de acrobație. Avionul remorcher, un Potez-25, era pilotat de Adj. șef Nicolae Onosie, cu care V. Popescu va întreprinde în continuare un reușit turneu prin țară, la Galați, la Chișinău, Iași, Cernăuți, pentru propagandă în sprijinul planorismului.

La Cernăuți se construiesc planoare în serie

La atelierele CFR din Cernăuți se construiesc încă 3 planoare Zögling, din care unul va fi prezentat publicului la expoziția anuală „Luna Bucureștiului” de Nello Bucevschi.

Înființarea Aeroclubului Petroșani

În iunie ia naștere Aeroclubul Petroșani, prin strădania ing. Ștefan Gerogescu Gorjan și ing. Gustav Stof, care, venit special de la Făgăraș, va impulsiona activitatea de planorism din valea Jiului construind, cu tinerii interesați sub îndrumarea sa și a maistrului Gh. Ghenciulescu, trei planoare de școală tip Grunau-9, botezate „Straja”, „Carja” și Parâng”, și un planor gen Hol's der Teufel cu carlingă carenată, cu multe adaptări originale, botezat „Mândra”, cu care la 2.08. ing. Gustav Stof va face o reușită demonstrație de zbor decolând cu ajutorul sandoului, de pe vârful Slătioara și aterizând după 15 minute pe terenul de

zbor de la Livezeni. Aici prindea contur suprastructura necesară viitoarei școli hangar, stație meteorologică, dormitoare și cantină, toate făcute cu sprijinul generos al Soc. Miniere din Petroșani.

Cercetare de teren în Dobrogea

În timpul verii ing. Ilie Stan cercetează condițiile locale pentru înființarea unei școli de planorism în zona Caverna – Capul Caliacra, pe litoralul Mării Negre. Analizând fără experimentare situația, nu dă aviz favorabil.

ARPA deschide la Câmpina o școală model

La 20.08., la Câmpina, asociația ARPA inaugurează o școală de planorism dotată modern cu tot ce este necesar pentru desfășurarea în cele mai bune condiții a instrucției de zbor.

Este adus de la Cernăuți, ca instructor, Nello Bucevski, împreună cu două planoare Zögling și unul Wrona pentru instruirea la categoriile A și B. la 26 noiembrie comisia de brevetare, trimisă de D.A.C., având în componență pe cpt. av. Alex Luchian și avocat Lelius Popescu, acordă 18 brevete categoria A și 12 categoria B.

Se constituie F.A.R.R., Federația Aeronautică Regală a României

La 7 octombrie prin Decret 2192 – la propunerea ing. N. Caranfil – se înființează FARR (Federația Aeronautică Regală a României) care va coordona activitatea asociațiilor și aerocluburilor din România. Președinte: G.V. Bibescu, Secretar general: Comandor Andrei Popovici.

Brevetare la Brașov

În octombrie, la Brașov, ing. Hubert Clompe brevetează o grupă de 14 piloți categoria B din care se vor forma în anul următor la Sânpetru instructorii de bază ai începuturilor de afirmare a planorismului românesc (Nic. Blebea, Alex. Matei, Vasile Scorțea, Matei Balea și Gh. Goșman).

Comisie de zbor fără motor

În luna noiembrie, în cadrul FARR se înființează o comisie de „zbor fără motor” care va fi condusă până în septembrie 1940 de ing. Ilie Stan având ca membri pe Gh. Balș, Nello Bucevski, Hubert Clompe, Mihail Golescu și Ion Salariu.

Primul zbor „alpin” la Petroșani

La 6 decembrie la Petroșani, după vârful Chiciora, cota 925 m, ing. Gustav Stof cu planorul „Mândra”, lansat cu sandoul, face un zbor de 15 minute aterizând pe terenul viitoarei școli din Livezeni. De menționat faptul că planorul, demontat, a fost transportat și purtat pe umeri pe potecile împădurite ale munților până la locul de lansare, procedeu care va mai fi întrebuințat și în viitor.



Planor „Mândra”

Construcție de planor la Arad

La Arad, un grup de elevi din clasa a VII-a a școlii de arte și meserii, îndrumați de ing. Negrău și Ladislav Braun, construiesc un planor de școală tip Ujonk, care este avizat tehnic de ing. Egon Pastior și recepționat în zbor de Erast Berentan, care îi și inițiază la zbor pe tinerii constructori pe colinele de lângă Vinga.

Gheorghe Lipovan continuă popularizarea planorismului

Ing. Ghe. Lipovan publică în acest an „Pilotajul planoarelor”, un tratat practic, ce a constituit multă vreme un îndreptar foarte util pentru cei ce învățau sau doreau să învețe pilotajul elementar.

Înființarea Aeroclubului Prahova

La Ploiești se înființează Aeroclubul Prahova condus de ing. George Țintă care este sprijinit de societățile petroliere din zonă. Inaugurarea are loc pe aerodromul de la Strejnic, unde va funcționa o școală de pilotaj cu motor, și din 1959 și una de planorism, prin desființarea celei de la Câmpina care a funcționat din 1936.

*

Acest an marchează punctul de încheiere al școlilor de formare a piloților planoriști, după criterii de instruire bine verificate. Construcțiile de planoare, care se produc în serie, se fac pe bază de experiență riguros controlată.

Aici se încheie practic perioada de pionierat a constructorilor solitari, sau în grupuri de constructori artizani.

Propaganda intensă pentru planorism se datorează în special grupurilor etnice săsești din Transilvania și Banat, care au luat contact cu planorismul din Germania, de unde au adus și planuri pentru construirea planoarelor (Sibiu, Făgăraș, Codlea și Brașov, respectiv Timișoara, Reșița, Lugoj și Deta).

Tot în Germania au făcut cunoștință cu planorismul, între 1925-1935, primii piloți de la noi din țară care au purtat această făclie cu perseverență și entuziasm.

După anul 1935 preferințele se îndreaptă din ce în ce mai mult către Polonia, cea de a doua putere în planorism din Europa.

1937

Revista Aeronauticii și Marinei

În luna ianuarie apare revista „Aeronauticii și Marinei”, editată lunar de Subsecretariatul de Stat al Aerului (S.S.A.) și Marinei (S.S.M.) din Ministerul

Cupa „Valentin Bibescu” pentru planorism

În luna aprilie președintele FAI George Valentin Bibescu instituie cupa pentru planorism „Valentin Bibescu” ce prevedea să fie atribuită celui concurent care în 30 de zile realizează primul circuit de 1000 km în zbor liber cu planorul pe cuprinsul Europei. Dezideratul a fost atins de-abia în anul 1979 de către trei piloți din Noua Zeelandă (la al doilea concurs transeuropean), când au realizat 2500 km, în etape, plecând din Franța și străbătând Germania și Austria.

Instruire în Polonia pe cont propriu

Alexandru Zecu, viitor instructor planorist și motorist, pe cont propriu, obține brevetele elementare A și B în Polonia, împreună cu Vasile Decebal la școala Rezcypoltej.

Un reușit zbor „alpin” la Petroșani

La 17.05., la Petroșani, pilotul instructor ing. Gustav Felix Stof decolează cu planorul „Mândra” de la cota 2075 m, din munții Parâng și, după un zbor de o oră și 10 minute în care a folosit ascendențe dinamice, aterizează pe terenul de zbor amenajat la Livezeni.

Prima decorare a unui planorist



Valentin Popescu decorat de Regele Carol II

La 8.06. Valentin Popescu este distins cu „Virtutea Aeronautică”, clasa Crucea de aur, pentru aportul său propagandistic de promovare a planorismului în România, fiind primul planorist căruia i se atribuie această distincție.

Inaugurarea oficială a școlii de planorism de la Livezeni-Petroșani

La 20.07. datorită strădaniei, entuziasmului și sprijinului susținut, dat de ing. Ștefan Gerogescu Gorjan – inginer șef al atelierelor Soc. Miniere din Petroșani – și cu concursul competent al ing. Gustav Felix Stof – pilot instructor și constructor de plane – are loc deschiderea oficială, festivă a școlii de planorism din Petroșani, pe terenul amenajat la Livezeni. Școala era dotată cu hangar, sală de cursuri și internat, iar ca material de zbor, cu patru plane de școală construite cu mijloace proprii în atelierelor Societății miniere. Sărbătoarea aviatică a fost încununată de succes prin demonstrații de zbor cu plane și aeromodele. Această școală din mijlocul munților, va funcționa până în 1956, când hangarul, barăcile și materialul de zbor

se vor muta la noua școală înființată la Preajba, lângă Tg. Jiu, pe un teren mai degajat de obstacole.

Tabăra de zbor la Câmpina

La 15.08. la școala de la Câmpina se strâng zece tineri „Străjeri”, veniți din toată țara care vor obține brevetele elementare A și B. Școala brevetează în acest an 26 piloți categoria B și 16 categoria A.

Ca dotare, școala dispune de 10 plane.

Inaugurarea școlii de la Sânpetru-Brașov

La 25.08. prin strădania și perseverența Aeroclubului Brașov se inaugurează școala de la Sânpetru care va deveni centrul național de planorism. Hangarul de la cota 45 de pe dealul Lempeș, putea adăposti 15 plane montate și atelierul de construcții și reparații plane. Este adus din Germania instructorul Ernest Philip care secondat de ing. Hubert Clompe vor începe primul curs de formare a instructorilor planoriști. Această primă serie va primi calificarea în iulie anul următor, după o instruire temeinică și competentă. Școala de planorism înființată de Aeroclubul Brașov în 1935 pe aerodromul uzinei I.A.R. se va muta pe Sânpetru cu întregul material de zbor și utilaje, astfel că la deschidere școala are în dotare: 5 plane Grunau-9 (din care 2 cu carenă „ou”); 2 plane Zögling-35 fază I; 2 plane Grunau Baby IA și IIA, unul GO-1 „Wolf” de fază a II-a și un planor biloc GO-2 (poreclit „vaca”); și un planor de performanță „Röhnbussard”.



Planor „Röhnbussard”

Pentru lansare: 3 sandouri, un autosor (construit de Clompe la IAR în 1935) și un avion remorcher Maurane.

Elevii categoria B, formați de Clompe în 1936-37 la I.A.R., obțin la Sânpetru primele brevete „C” de zbor plutit la pantă.

Conducerea școlii este girată de ing. Valdimir Timošenco până în 1941.

La sfârșitul sezonului de zbor școala are următorul bilanț:

1729 starturi planor (1364 la sandou, 35 la autosor, 60 remoraj la avion) însumând 241 ore de zbor (din care 198 ore zbor plutit), obținându-se următoarele calificări: 25 – A, 17 – B și 15 brevete C, zbor plutit.

Valoroase zboruri de durată la Sânpetru

În cadrul cursurilor de instructori, următorii candidați obțin *proba de durată de peste 5 ore de zbor plutit*, pentru insigna internațională „C”-ul de argint:

- Burduloiu Radu 5 ore și 9 min.
- Cernescu Eugen 5 ore și 29 min.

- Goșman Gh. 5 ore și 31 min.
- Scorțea Vasile 5 ore și 13 min.

Printre primii elevi brevetați A, B, C, se numără și Ioan Bejenaru, viitor pilot de vânătoare și comandant al școlii în 1943.

La 12 noiembrie ing. Matei Alexandru, elev instructor și responsabil tehnic al școlii, execută cu un planor de fază I, Grunau-9 „ou” (construit de el în atelierul școlii) un zbor deosebit, pilotând acest planor rudimentar, de fază elementară, reușește să se mențină în zbor plutit la pantă 1 oră și 7 minute.

Timișorenii își continuă instruirea

Studentii politehnicii din Timișoara, sub îndrumarea lui Erast Berentan, își continuă școlarizarea pe planorul Hol's der Teufel refăcut (construit și avariat în anul trecut) executând probe pentru brevetul B, cu viraje, lansați prin remorcaj la automobil, pe terenul de la Cioca.

Spre sfârșitul programului li se alătură și piloții de avion de turism inginerii Const. Gheorghiu și Emil Dâmboiu.

*

Bilanțul celor patru școli oficializate de la Cernăuți, Câmpina, Petroșani, Sânpetru și activitatea timidă și sporadică de la București (din parcul Velodrom), însumează peste 3500 de starturi, 39 de brevete B și 17 brevete C.

1938

Inaugurarea zborului la Cluj



Lansare planor „Hol's der Teufel”
(dealul Gârbău, lângă Florești)

La 28 ianuarie, nerăbdători să-și zboare planorul Hol's der Teufel, terminat la sfârșitul anului trecut, ing. Gh. Hye și Bela Bartha, în toiu iernii, execută primele zboruri, prin lansare la sandou, de pe dealul Gârbău, de lângă Florești.

Noi încercări de zbor alpin la Petroșani

La 28.05. la Petroșani cpt. Gh. Pârvulescu execută un zbor plutit de 35 de minute cu planorul „Mândra”, lansându-se din sandou, de la cota 1800 m din Parâng. Avariază însă planorul la aterizare pe locul de unde decolase.

Recorduri de distanță și înălțime omologate în Polonia

La 12.06. Valentin Popescu execută proba de distanță pentru insigna internațională C de argint, cu zbor de 52 km, efectuat pe un planor S.G.-3, de la Bezmiachowa la Biscovice, în Polonia. Zborul a fost omologat ca record de

distanță al României.

La 7.07. tot în Polonia la școala de la Bezmiachowa, pilotând un planor Komar, Valentin Popescu execută un zbor cu un câștig de înălțime de 1250 m care a constituit un record omologat de înălțime al României.

Sânpetru brevetează primii elevi instructori

La 7.07. la Sânpetru este înființată, cu PV 4/938, prima serie de instructori planor și de zbor în țară la cursul special început în septembrie 1937.

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Balș Gh. | 10. Matei Alexandru |
| 2. Blebea Nic. | 11. Munteanu Florea |
| 3. Bucevski Nello | 12. Pârvulescu Gh. |
| 4. Burduloiu Radu | |
| 13. Popian Dumitru | |
| 14. Schiel Erich | |
| 15. Scorțea Vasile | |
| 16. Stof Gustav Felix | |
| 17. Oleram Alfred | |

Zece dintre aceștia vor profesa ca instructori de zbor, cu rezultate remarcabile.

La Sânpetru zboruri de distanță

În iulie-august, la școala de la Sânpetru-Brașov, se deschide seria zborurilor de distanță – de 60 km – între Sânpetru și Brețcu, efectuate cu planorul de performanță Rohnbussard, în ordinea următoare: instructorul Ernest Philipp, apoi asistentul său ing. Hubert Clompe și proaspătul instructor Vasile Scorțea.

La Brașov instruire direct în remorcaj de avion

Pe aerodromul I.A.R.-Brașov și terenul improvizat de la Râșnov, piloții de categoria „C” Constantin Goșman, Aurel Bucur și Petre Todereanu, sub îndrumarea instructorului Ernest Philipp și Eugen Cernescu, fac remorcaj la avion direct în simplă comandă, cu planorul GO-1-”Wolf”. Avionul remorcher, Caudron, era pilotat de maestrul av. Georgică Popescu.

Două recorduri de durată omologate

La 4.08., în Polonia, la școala de la Bezmiachowa, Mihail Goleșcu, pilotând un planor Komar, reușește să se mențină în aer, în curent ascendent de pantă, 8 ore și 3 minute, stabilind un prim record de durată cu planorul – omologat – al României.

După numai trei săptămâni, la 30 august, în același loc și cu același planor, M. Goleșcu își îmbunătățește propriul record zburând 9 ore și 5 minute.

Schimbări de instructori la Petroșani

La 15.08, la Petroșani, la școala de la Livezeni, în locul ing. Felix Stof, care se mută cu serviciul la București (după ce a stârnit în Valea Jiului entuziasmul pentru planorism și a avut rezultate excelente ca zburător și constructor) vine de la Someșeni-Cluj, Gh. Hye, care va lucra aici, cu rezultate bune, până în 1940.

Școală de planorism la Arad

În luna august asociația aviatică CFR înființează la Arad, pe aeroportul orașului, o școală de planorism, dotată cu 4 planoare Zögling-35 având ca instructor de zbor pe Petre Todereanu.

Acesta brevetează, până la sfârșitul sezonului, prin metoda de lansare la automosor, un număr de 29 piloți categoria A și 9 categoria B.

Zbor de distanță și record

La 1.09. ing. Ilie Stan, la școala de la Bezmiachowa, în Polonia, în cadrul probelor pentru insigna internațională „C-ul de argint”, realizează un zbor de distanță de 90,5 km, la Kulna, un nou record național omologat.

Record de durată la Sânpetru

La 2.09., la Sânpetru, ing. Hubert Clompe, cu planorul Röhnussard, execută un zbor plutit, la pantă, de 10 ore și 7 minute corectând cu o oră recordul lui M. Goleescu stabilit cu 4 zile în urmă în Polonia.

Viitorul rege Mihai, vizitează școala de la Sânpetru

La 6 septembrie Marele Voievod Mihai de Alba Iulia, viitorul rege al României, vizitează pentru câteva ore școala de la Sânpetru, primind explicații de la instructorul Eugen Cernescu asupra planoarelor vizionate în hangarul de la cota 45, de unde asistă și la câteva lansări de planoare din sandou, de pe dealul Lempesului.

Proba de distanță pentru insigna de argint

La 9 septembrie, la școala de la Beszmiechova-Polonia, Mihail Goleescu realizează proba de distanță pentru C-ul de argint, executând un zbor de 64 km cu un planor Komar.

Școala de planorism la Cluj

În luna septembrie, Asociația Aviatică CFR inaugurează pe aeroportul Someșani-Cluj școala de planorism, având ca instructor pe proaspătul absolvent Teodor Corneșanu care, cu grupul de tineri entuziaști clujeni, va avea în viitor o activitate remarcabilă.

Inaugurarea școlii de la Iași

La Iași la 15 septembrie pe aerodromul flotilei militare și cu sprijinul acesteia prin comandantul ei comandorul aviator Ermil Gheorghiu și al Asociației ARPA, se înființează o școală de planorism, având ca instructor pe ing. Alexandru Matei. Se va instrui la sandou pentru categoria A la pantele de la Vlădiceni și Tomșești iar pentru B la automosorul realizat cu sprijinul Flotilei pe terenul acesteia.

Primele insigne internaționale de argint

În lunile iunie și septembrie în sudul Poloniei la Beszmiechova se obțin primele insigne internaționale C-ul de argint în urma executării probelor de distanță. Valentin Popescu la 12.06., Ilie Stan la 1.09. și Mihail Goleescu la 9.09.

De menționat că zborul de distanță a ing. Ilie Stan care a realizat 90 km a fost omologat ca record național.

Prima școală oficială la București

La 19 septembrie, la București Asociația ARPA, deschide oficial o școală de planorism în sud-vestul capitalei, la Dudești-Ciooplea, aceasta va funcționa aici până în 1958, când datorită extinderii orașului, se va muta la Clinceni. Școala a fost inaugurată în prezența Ministrului Aerului și Marinei, General Paul Teodorescu.

Primul instructor de zbor al școlii a fost Valentin Popescu, secundat de Gheroghe Brănescu. Școala va prelua și activitatea lui Gheorghe Popoiu din parcul Velodrom, brevetând oficial categoria A și B pe elevii piloți instruiți de acesta.

Numiri la conducerea Aviației Civile

La conducerea Direcției Aviației Civile – DAC – din Subsecretariatul de Stat al Aerului – SSA, sunt instalați Scarlat Rădulescu și comandor Alexandru Marcu, care vor sprijini dezvoltarea planorismului.

Alte recorduri realizate în Polonia

La 11 octombrie la Beszmiechova în Polonia, Mihail

Goleescu realizează două recorduri naționale (cu un planor Komar) câștig de înălțime peste locul de lansare 1430 m și durată 12 ore și 35 minute. În acest fel, corectează de două ori în acest an, propriile recorduri.

Proba de durată pentru insigna de argint

La 13 noiembrie, ing. Alexandru Matei, la Sânpetru, execută proba de durată pentru insigna C de argint, cu timpul de 6 ore și 22 minute cu un planor Baby-II A.

Un nou brevet C obținut în străinătate

Ilie Ionescu din Sibiu, în timp ce își făcea studiile superioare la Paris, obține brevetul C eliberat de FAI, iar în anul următor, tot în Franța, și brevetul de pilot pentru avioane de turism.

*

La cele patru școli organizate anul trecut, Cernăuți, Câmpina, Brașov și Petroșani, în acest an se mai adaugă alte patru: Arad, Cluj, Iași și București care vor totaliza aproape 10000 de lansări, din care numai la Sânpetru 4080 cu 391 ore de zbor; brevetând 53 categoria B, 31 categoria C plutit, 19 instructori, două C-uri de argint și două recorduri naționale realizate în țară. La acestea se adaugă încă 3 C-uri de argint și alte trei recorduri realizate în Polonia.

1939**Scrieri de specialitate în sprijinul instruirii**

Eugen Cernescu, șeful de pilotaj al școlii Sânpetru, scrie un curs complex de planorism pentru uz intern, care este multiplicat la șapilograf și distribuit școlilor existente și instructorilor calificați.

Școală de planorism în Banat la Reșița

În primăvară, la Călnic, la 4 km de Reșița, își începe activitatea școala locală de planorism, sprijinită din plin de uzinele metalurgice din cetatea oțelului. Activitatea de zbor este asigurată de inimoșii instructori Ion Gheorghevici și Iosif Hawel, care au la dispoziție cele trei planoare Zögling-35, construite de ei între 1936-1938. Instruirea pentru categoria A și B se face la sandou și cu automosorul realizat la uzină.

Activitatea școlii va fi în general modestă.

În anul 1942 aceasta va fi mutată la Vărădia, județul Caraș-Severin.

Primele planoare poloneze aduse în țară

La începutul lunii iunie sosesc în țară din Polonia 5 planoare W.W.S.-1, „Salamandra” de faza a II-a, pentru zbor plutit, comandate anul trecut de către FARR (Federația Aeronautică Regală Română). Planoarele sunt repartizate la școli.

Experimentare la Brad

În luna iunie Mihail Goleescu și ing. Ilie Stan, apoi Vasile Scorțea și Cornel Bogdan în luna august, cu un planor W.W.S.-1 Salamandra, studiază și experimentează condițiile de zbor la pantele de la Birtin, lângă Brad.

Găsindu-le eficiente, se avizează favorabil deschiderea unei școli de planorism pentru zbor la pantă. Școala va fi inaugurată în anul următor datorită sprijinului neprecupețit al Societății Miniere „M.I.C.A.-Brad, cu largul concurs al ing. Damian, pilot de turism.

Primul record de distanță realizat în țară

La 22.06 Eugen Cernescu realizează un zbor de excepție, cu un planor de faza a II-a, de tip Grunau „Baby”,

parcurend distanța de 112 km – de la Sânpetru la Leordeni, lângă Tg. Mureș – doborând recordul lui Ilie Stan realizat în Polonia anul trecut.

Recordul va rezista aproape un deceniu, până în 1948, când va fi depășit cu doar 14 km de către un planor mult superior, de înaltă performanță.

Demonstrație de zbor poloneză

La 20.07. pilotul de performanță polonez ing. Zbigniew Zabsky (nume de prestigiu al planorismului din țara vecină pe atunci) pilotând un planor de performanță „Delfin”, vine în remoraj de avion (un RWD-8, pilotat de ing. Tadeus Kilipaski), de la Lwov la Cernăuți; de aici Zabsky pleacă, în zbor liber, țel fix, București.

Din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile, aterizează, după 250 km la Adjud, de unde este apoi remorcat de avionul însoțitor până la București. La 21.07. Zabsky pleacă de la București, în zbor cu țel fix Constanța – 220 km – unde aterizează în admirația spectatorilor adunați pe aerodromul de la Marea Neagră.

În zilele următoare Zabsky trece în Bulgaria și execută un zbor cu țel fix Sofia-Varna, de 370 km.



Planor „Delfin”

La revenirea în România, acesta face cadou planorul „Delfin” de înaltă performanță, Statului nostru, care îl repartizează Centrului Național de planorism de la Sânpetru-Brașov, unde va fi utilizat până în 1945. În 1949, fiind încă în stare de zbor, va fi „reformat pentru vechime”.

Trebuie menționat că pentru asistența tehnică de specialitate și cunoscător al limbii poloneze pe lângă grupul din țara vecină, a fost delegat de către FARR, Mihail Goleșcu.

Nello Bucevschi revine la Cernăuți

Nello Bucevschi, sufletul activității de la Câmpina, revine la Cernăuți, unde este ajutat în continuare de Nae Cicei și proaspătul instructor Alexandru Zecu.

Francisc Wolf își începe activitatea la Petroșani

La școala de la Petroșani este angajat maistrul Wolf Francisc care va rezolva toate problemele tehnice, cu dăruire și competență.

Din anul 1948 el va deveni și un apreciat instructor de zbor.

Revista „Aero-Auto Sport”

Apare revista lunară „Aero-Auto Sport” care abordează și probleme de planorism. Își încetează apariția în anul 1942.

Un zbor deosebit la Dezmir-Cluj

La 28 iunie, la Dezmir, instructorul Teodor Corneșanu, cu un planor de școală, faza I, elementară, de tip Zögling, execută un valoros zbor plutit la pantă, de peste două ore.

Cea de-a doua serie mare de instructori

Școala de la Sânpetru-Brașov formează cea de-a doua serie mare de 19 instructori brevetați între 15 iulie și 1 noiembrie, având ca director de studii pe neobositul Eugen Cernescu, secondat de Niculae Blebea și Vasile Scorțea.

Un nou vicepreședinte la FARR și comisia de planorism

Egon Nasta, pilot din primul război mondial, este ales vicepreședinte al FARR (Federației Aeronautice Regală Română), iar magistratul Gh. Balș, șeful Comisiei Centrale de Planorism.

Colaborarea s-a dovedit a fi fructuoasă pentru planorism.

Remorci platformă pentru planoare

La Sânpetru, cu sprijinul uzinei I.A.R., s-au construit patru remorci platformă pentru transportul planoarelor demontate.

La Arad apar mugurii viitorilor ași ai planorismului

Sub îndrumarea instructorului P. Todoreanu, fac formarea A și B Mircea Finescu, în vârstă de numai 16 ani, iar în 1940 Emil Iliescu la numai 14 ani. Aceștia vor deveni în viitor nume de prestigiu în planorismul românesc, atât ca instructori de zbor, cât și ca deosebiți piloți de performanță, recordmeni și piloți de încercare.

Zbor peste Arad

La sfârșitul lunii septembrie, instructorul Petre Teodoreanu, cu un planor faza I-a de școală, lansat cu automosorul de pe aerodromul școlii, execută un zbor deasupra orașului, aterizând pe malul Mureșului lângă Cetate.

*

Se înregistrează inaugurarea școlii de la Reșița care, împreună cu celelalte școli răspândite practic pe tot teritoriul țării, ridică numărul acestora la nouă. Se efectuează aproape 21000 starturi, însumând peste 2000 de ore de zbor. S-au format 143 piloți categoria B, 41 categoria C zbor plutit la pantă, și 19 instructori de zbor. Se realizează o înșiră internațională C de argint și un valoros record de distanță.

1940

Articole și comunicări de propagandă pentru planorism

Ing. Ioan Salariu și Mihai Goleșcu scriu articole de popularizare a planorismului în majoritatea revistelor de profil și fac comunicări la Politehnica București referitoare la problemele de perspectivă ale acestuia.

Import de planoare de școală

Primăvara, prin grija și preocuparea Dir. Av. Civile din Ministerul Aerului, sosesc în țară din Germania 20 de planoare de școală, faza I-a, tip SG-38 „Schulgleiter”, superioare celor din dotarea noastră care vor fi întrebuințate la faza de instruire a categoriei B și care, la școlile de pantă, se vor menține în aer la zborul plutit. Din 1948 câteva exemplare care au supraviețuit, au fost adaptate la dubla comandă, cu bune rezultate, la școlile de la Câmpina, Petroșani și Bistrița, care aveau terenuri dificile pentru instruire.



Planor SG-38 "Schulgleiter"

Inaugurarea oficială a școlii de la Birtin

Tot în primăvară, cu sprijinul entuziast al Societății miniere M.I.C.A.-Brad (în urma experimentărilor din luna august de anul trecut), se inaugurează școala de planorism de la Britin, situată la 8 km de orașul Brad. Aceasta este dotată cu un hangar, două planoare Zögling-35, o „Salamandră”, anexe necesare unei activități corespunzătoare pentru internat, având ca director pe ing. Damian, șef pilotaj Ștefan Botea, instructori de zbor Petre Crăiniceanu și Cornel Bogdan, maestru Nicolae Dud. Școala va avea o activitate deosebită de formare de piloți categoriile A, B, C, prin folosirea curenților ascendenți de pantă.

Școala va funcționa până la sfârșitul sezonului 1945, când va fi desființată din cauza condițiilor impuse de armistițiu.

Aceste condiții vor lovi grav activitatea de planorism din România, înghebată cu atâta trudă și entuziasm în anii anteriori.

Continuă cercetarea de terenuri – cercetările pentru descoperirea terenurilor propice planorismului se face în continuare cu asiduitate și perseverență. O fotografie document îl arată pe cpt. av. Gh. Andrei (planorist 1934 în Polonia) cu biciul în mână, conducând căruța cu care se deplasa comisia compusă de Miahî Goleșcu, Petre Crăiniceanu comandor, Băltărețu și arhitect Simionescu.



Cercetări de terenuri cu căruța

Un nou șef de pilotaj la Sânpetru

La Sânpetru preia șefia de pilotaj ing. Witold Kasprzik (refugiat din Polonia din cauza ocupației germane) care, datorită experienței și competenței sale, ridică la trepte

superioare instruirea practică și teoretică. „Moșu” cum fusese poreclit cu dragoste, avea să devină o figură de legendă, datorită însușirilor sale native de bonomie și umor.

„Virtutea Aeronautică” atribuită lui Mihail Goleșcu

La 5.06. prin Decret Regal (Brevet 388/5.06.1940) i se decernează lui Mihail Goleșcu „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur, pentru recordurile stabilite în Polonia în anul 1938.

Un remarcabil zbor de durată

La 17 iulie, instructorul Vasile Scorțea execută un zbor de durată de 9 ore și 14 minute cu un planor „Wolf” la pantele de la Sânpetru, dovedind multă ambiție și rezistență.

Zbor de distanță cu Baby

În luna iulie ing. Alexandru Matei instructor șef, execută cu un planor Grunau Baby IIA, un zbor de distanță de 50 km de la Dudești-Cioplea până la Lehliu, realizând cea de-a treia probă pentru obținerea insignei internaționale C-ul de Argint, dar nu se preocupă de omologarea dosarului. Este cea de-a patra insignă C de Argint realizată în țară. Planorul a fost readus la București cu duba de către Mihai Adăscăliței, viitor instructor.

O nouă școală de planorism la București

În luna iulie, la București, din inițiativa și cu sprijinul Asociației Av. CFR., se înființează la Chitila, între calea ferată și șoseaua națională, școala de planorism cunoscută sub denumirea de „Chitila Economat”, întrucât administrația și cazarea erau găzduite în localul fostului economat CFR. Școala a fost înzestrată cu materiale salvate prin evacuarea școlilor de la Cernăuți și Cluj, în urma cedărilor teritoriale la care a fost forțată România între 26.07 și 30.08.

Aici vor funcționa ca instructori de zbor, Nello Bucevschi și I. Pușcașu de la Cernăuți, împreună cu Gheorghe Popa detașat de la Dudești-Cioplea și Jenică Iliescu.

Experimentare de teren la Calan-Hunedoara

În urma sugestiilor lui Eugen Cernescu, în lunile iulie și august, școala de la Petroșani trimite la Calan, județul Hunedoara o grupă de elevi condusă de instructorii Ioan Predescu și Eugen Bănuțescu cu un planor „Salamandra” să cerceteze și să experimenteze condițiile de zbor plutit la panta Măgura. Lansările sunt făcute cu ajutorul sandoului în urma defrișărilor efectuate pentru asigurarea decolărilor în condiții de siguranță. Rezultatele obținute recomandă pantele pentru zbor plutit cu mari posibilități pentru viitor.

În luna octombrie, Mihail Goleșcu, însoțit de Wolf Hirth, experimentează din nou cu un planor Olympia-Meise pantele Măgurei și dau aviz favorabil pentru înființarea unei școli de planorism cu bune perspective.

Experimentare lângă Sebeș

La 11 și 12 august, Eugen Cernescu și Vasile Scorțea de la Sânpetru cercetează dealul Roșu de lângă Sebeș cu planorul Delfin, cu care execută șase lansări la sandou. Panta se dovedește excelentă, cel mai lung zbor depășind două ore și jumătate.

Schimbări în conducerea Federației de Aviație

La 9 septembrie conducerea Federației Aeronautică Regale a României este preluată de Ioana Cantacuzino și

Radu Mironovici, piloți de turism. Valentin Popescu este numit șeful Comisiei de planorism.

Marcel Jurcă

Viitorul celebru constructor de avioane din Franța, Marcel Jurcă face la Sânpetru formarea de pilot planorist. La 17 septembrie îndeplinește și proba de durată pentru insigna internațională C de Argint, într-un zbor de peste cinci ore, demonstrând calitățile sale deosebite. După 1946 se va stabili definitiv în Franța.

Primul concurs de planorism din România

Germenul viitoarelor campionate de planorism de la noi a avut loc la Sânpetru, între 3 și 5 octombrie, în condiții meteo nefavorabile. Probele modeste, fixate de comisia FARR compusă din Egon Nasta președinte, ing. Radu Costescu cronometror și comisarii sportivi ing. Vladimir Timošenco și ing. Ion Salariu, au constatat din: aterizare la punct fix în priză directă, fără întrebuintarea frânelor aerodinamice sau a glisadei, și un zbor de durată. Participă opt instructori profesioniști din țară pe o diversitate de planoare adunate ad-hoc.

Nume	Oraș	Planor
1. Mihail Golescu	București	Olympia „Meise”
2. Witold Kasprzik	Sânpetru	„Delfin”
3. Blebea Niculae	Sânpetru	Röhnbusard
4. Stan Ilie	București	Gö-1 „Wolf”
5. Scorțea Vasile	Sânpetru	Grunau „Baby” IIA
6. Eugen Cernescu	Sânpetru	Grunau „Baby” IIA
7. Petre Crăiniceanu	Birtin-Brad	Grunau „Baby” IIA
8. Ștefan Botea	Birtin-Brad	Salamandra

Proba de aterizare la punct fix a fost câștigată de Vasile Scorțea, iar cea de durată de Petre Crăiniceanu cu 25 de minute.



Sânpetru - planoare participante la concurs

La Sânpetru un zbor de înălțime de excepție

La 30 noiembrie, la Sânpetru, pilotul de categoria C Mircea Griva face un zbor de excepție pe un planor Salamandra. Lansat pentru un zbor de antrenament de rutină la pantă, este absorbit de un curent ascendent, ondulatoriu, generat de munții Ciucaș, și ridicat până la aproape 4000 m. cum planorul nu era dotat cu barograf și instrumente de bord, aprecierea înălțimii a fost confirmată

prin declarațiile celor aflați în zbor care aveau altimetre, dar se găseau la o înălțime inferioară.

Prima școală de planorism din Oltenia

Aeroclubul Olteniei înființează la Podari, în apropiere de Craiova, pe malul Jiului, lângă o mică pantă, o școală de planorism, modestă ca dotare. Instruirea se va face prin lansări la sandou.

În anul 1942, terenul dovedindu-se impropriu unei activități normale, școala se va muta la Balta Verde, în sud-estul orașului.

La I.A.R.-Brașov se pregătește „Salamandra”

Uzina I.A.R.-Brașov începe lucrul la dispozitive și gabarite pentru construirea în licență a planorului „Salamandra”.

Aceste dispozitive vor fi cedate în toamnă școlii de la Sânpetru care, din anul următor, sub îndrumarea ing. Witold Kasprzik va produce acest tip de planor în serie, până în 1945.

Cu aceste aparate de zbor ușoare, ieftine și de bună calitate vor fi înzestrate și celelalte școli din țară.

I.A.R. fabrică 20 de Grunau-9 pentru instruirea elementară A și B.

Planor biloc la Sânpetru și două zboruri de record

Școala de la Sânpetru, prin sprijinul financiar al Aeroclubului Brașov, achiziționează din Germania un planor biloc de școală și antrenament, cu posturile de pilotaj alăturate, tip Goppingen „Göevier”, cu care instructorul Vasile Scorțea și eleva instructoare Rodica Popescu, vor executa un zbor de durată de peste opt ore în anul următor, la 21 mai.

Mihail Golescu, cu tenacitatea și ambiția verificate până acum, realizează în toamnă, la panta de est, cu planorul Göevier, cu un elev la bord, un zbor record de durată la pantă, de 10 ore și 5 minute. Recordul de durată pentru planoare biloc nu a fost omologat din lipsă de preocupare.



Sânpetru - planor GO-4 „Göevier”

Experimentări de pante în județul Arad

În luna noiembrie, instructorul Petre Teodoreanu și proaspătul pilot planorist categoria C Mircea Finescu, cu un planor Salamandra, experimentează pantele de la Mocrea și Siria, realizând la ultima, zboruri plutite de 4 ore și 35 minute și 5 ore și 5 minute.

*

În cele 10 școli care funcționează în toată țara s execută 24563 starturi însumând 2104 ore de zbor.

Sunt formați 319 piloți categoria B și 104 categoria C, zbor plutit, șazece și cinci dintre aceștia sunt pregătiți la Sânpetru, care mai formează și califică încă 7 instructori de zbor, sub îndrumarea lui Eugen Cernescu și Witold Kasprzik.

1941

Specializare în Germania

În lunile ianuarie-iunie fostul șef de pilotaj al școlii Birtin-Brad, Petre Crăiniceanu este trimis în Germania pentru specializare de către comisia Direcția Aviației Civile (DAC) din Subsecretariatul de Stat al Aerului.

La Birtin un nou șef de pilotaj

Postul de șef de pilotaj al școlii de pantă de la Birtin este preluat de Petre Teodoreanu, venit de la Arad.

Acesta desfășoară aici, până în 1945, o muncă tenace cu rezultate deosebite.

Comanda pentru 220 de planoare de școală

Serviciul școlii din DAC comandă la fabrica de avioane ICAR, din București, 220 de planoare de școală faza I, tip Grunau-9. Acestea vor fi livrate eşalonat din primăvara anului următor până în 1947, sub denumirea de „ICAR” și vor constitui zestrea de bază pentru instruire A și B.

Import masiv de automosoare

Recepție mosor „Röder” (cu participarea x - Gh. Jienescu ministrul aerului și xx - Bob Vîrnav director ARPA)

Tot prin grija și preocuparea DAC sunt importate din Germania 10 automosoare de tip Röder pentru lansarea planoarelor, cu o putere de 80 CP, care vor fi repartizate la școli.

Încă o școală de planorism la București

În afara activității de la Chitila-Economat, Asociația aviatică CFR mai deschide o școală de planorism pe aerodromul „Romeo Popescu” din Giulești, având ca director pe ing. Ilie Stan și instructor pe Niculae Căndea și Jenică Iliescu. Instrucția pentru categoria A și B se face la automosor.

Activitatea școlii se diversifică în anii următori prin înființarea unui curs de remoraj la avion, precum și prin formarea de instructori planoriști de la ANEF și remorcheri pentru automosor.

Comisia de planorism a federației

Mihail Golescu este ales la conducerea Comisiei Centrale de planorism, unde va depune o activitate susținută până în 1944.

Primul curs de analiză și unificare a metodei de instruire

La 5.05, la Sânpetru, sub îndrumarea lui Witold Kasprzik și Eugen Cernescu, se organizează primul curs de unificare a metodei de instrucție și de analiză a activității de până acum, cu toți instructorii din țară. Cursul care durează până la sfârșitul lunii, va prilejui la inițiativa instructorului N. Bucevaschi, înființarea Asociației Instructorilor Planoriști (A.I.P.) care avea ca scop apărarea drepturilor profesionale, printre care doleanța instructorilor de a fi salariați și pe timpul iernii, de la încetarea activității de instrucție și până la reluarea ei în primăvară.

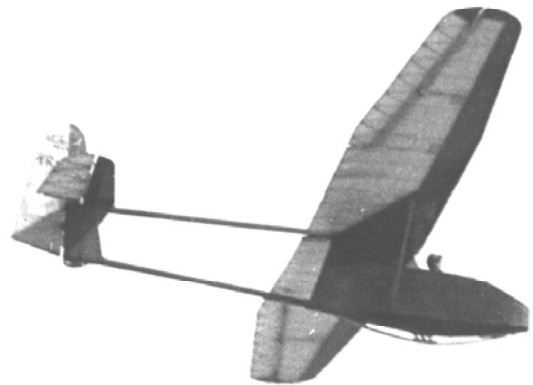
Școala de la Podari-Craiova primește ajutor

Între 1.08. – 1.11. instructorul Nic. Blebea, de la Sânpetru, este detașat la școala de la Podari-Craiova pentru a ajuta activitatea de aici, susținută de Teodor Cernescu și Teodor Ghicadia.

Până la sfârșitul activității școala brevetează 26 de piloți categoria B.

La Cernăuți se reia activitatea

În luna septembrie Nello Bucevski, ajutat de R. Pușcașu, reiau activitatea de zbor în Cernăuțiul eliberat. Pentru acest reînceput instruirea este modestă.

Sânpetru construiește „Salamandra”

Planor „Salamandra”

În atelierul școlii Sânpetru din anexa hangarului de la cota 45 a dealului Lempeș, începe construirea în serie a planorului polonez, de școală și antrenament WWS-1 „Salamandra”, aparat deosebit de reușit prin calitățile sale care a făcut epocă. Sub îndrumarea și supravegherea directă a ing. Witold Kasprzik, s-au fabricat aici, până în 1945, de către o echipă de maiștri tâmplari de excepție, adevărate vârfuri profesionale în aviație (Ilie Truță, Ghe. Leuca și Nicolae Năstase), 28 de planoare de o execuție perfectă.

La Sânpetru zbor în undă lungă ca „pe mătură”

La 9 noiembrie, la Sânpetru, instructorul Valdimir Novitchi, decolat de la panta de este, cu un planor de faza I, Grunau-9, execută un zbor cu totul deosebit, în curenții ascendenți de undă lungă, ajungând cu acest planor rudimentar la o înălțime de peste 800 m, după declarațiile celor de la sol, dar și a declarației pilotului unui planor de performanță, dotat cu instrumente de zbor (altimetru), ce

zbură la aceeași înălțime.

Sânpetru construiește de zor

La Sânpetru responsabilul tehnic instructor Balea Matei, împreună cu maiștrii tâmplari, construiesc în atelierul școlii, după planurile aduse din Polonia de Witold Kasprzik, un planor de fază I, de tip Wrona, ușor, în greutate de numai 65 kg.

Apare o nouă revistă de aviație

Subsecretarul de Stat al Aerului editează lunar revista „Magazinul Aeronautic”, care din anul următor se va transforma în „Aripi românești”, până în 1944 când își schimbă denumirea în „Zburătorii României”, care va rezista până în 1947.

În cele 10 școli existente se efectuează 35106 starturi însumând 3034 ore de zbor. Sunt brevetati 426 piloți categoria B și 108 categoria C, zbor plutit, din care 34 la Brad și 74 la Sânpetru, care formează și califică zece instructori planoriști.

1942

Specializare în Germania

Din luna februarie și până în luna ianuarie a anului următor, Petre Crăiniceanu își continuă documentarea și specializarea în Germania abordând: construcțiile de planoare, metodele de instruire teoretică și practică pentru instrucția elementară și superioară și în special analiza cauzelor care conduc la incidente și accidente în planorism.

În paralel zboară toate tipurile de planoare existente și îndeplinește normele pentru insigne internațională C de argint.

Comandamentul Tineretului Aviatic Român T.A.R.

În luna martie, în cadrul SSA – Subsecretariatul de Stat al Aerului – se înființează Comandamentul Tineretului Român (T.A.R.), sub conducerea Comandorului av. Gh. Botez. Acesta va deține acest pst până în octombrie 1943, cândva pleacă, pentru a-și face stagiul pe Frontul de Est.

Curs de unificare

Între 15.01 – 30.03, la București, pe aerodromul Giulești, se ține al doilea curs de analiză și unificare a metodei de instruire.

Participă 32 de instructori care dezbat cu profesionalism, problemele planorismului. Directorul cursului, ing. Ilie Stan, a avut lectori pe Pătru Mircea și Eugen Cernescu.

Cursul a continuat la Sânpetru cu un program practic de antrenament de zbor.

Curs de remorcheri pentru automosor

Între 1.01. și 30.05. serviciul școlii din DAC, organizează tot la Giulești, un curs de pregătire pentru întreținerea automosoarelor Röder și de tehnica de remorcare practică. Cursul este condus de către ing. Ilie Stan și tehnicianul Ilie Moraru. În urma unui riguros examen, constând din probe teoretice și practice, sunt declarați admiși 9 cursanți.

Deplasare de prospectare în Germania

În primăvară șeful școlilor din DAC, cpt. av. Petru Mircea, împreună cu Eugen Cernescu, efectuează o vizită

în Germania. Cu această ocazie se pun bazele unei viitoare colaborări, care va cuprinde trimiterea unui instructor german în România pentru asimilarea instrucției în remorcare de avion, specializarea unui grup de 5 instructori români în Germania, pe timp de trei luni și perfectarea unui import de planoare.

În timpul vizitei s-a luat legătura și cu Wolf Hirth pentru acceptul acestuia în vederea traducerii în limba română a lucrării sale, „Zborul fără motor”.

Oficializarea certificatului C

Din acest an se hotărăște de către Direcția Școlilor introducerea certificatului C pentru școlile de șes, cu 5 probe de minimum 5 minute în zbor termic și cel puțin o oră în total, la brevetarea pentru certificatul C. Această măsură va conduce la o pregătire superioară după brevetul B, prin pilotarea planoarelor de fază II crenate, contribuind astfel la ușurarea instruirii pentru trecerea pe avionul de școală.

O nouă școală la Cucuteni-Iași

În primăvară Wolf Hirth și Karl Marsen, specialiștii germani în vizita de organizare, zboară la panta de la Cucuteni-Iași și dau aviz favorabil pentru înființarea unei școli de pantă aici.

Prin strădania Asociației Aviatică CFR, cu toate dificultățile de acces, în 3 luni de zile școala, având toate dotările unei activități normale, va fi inaugurată și își va începe activitatea.

Șef de pilotaj M. Goleșcu ajutat de instructorii: Cârstoiu M., Bogdan C. și Iliescu Ion.

Gh. Brănescu – peste 5 ore cu planorul deasupra Bucureștilor

La 10 iulie împătimitul zburător, instructorul Gh. Brănescu, de la școala Giulești, profită de lipsa șefului de pilotaj și... „fură” planorul de performanță „Meise-Olympia” (la care dintr-o optică obtuză instructorii nu aveau acces). Face un zbor de pomină deasupra Bucureștiului, la o înălțime între 1000 și 3500 m timp de 5 ore și jumătate. Isprava a fost relatată cu elogii, de ziarele bucureștene.



Gh. Brănescu cu planorul „Meise-Olympia”

Studentii ANEF vor deveni piloți planoriști și instructori

În urma demersurilor făcute de DAC pe lângă forurile de decizie din Învățământul superior, la ANEF (Academia Națională de Educație Fizică) din București, cu sprijinul Rectorului Dr. Horia Dumitrescu, studenții din ultimul an urmează cursuri teoretice de planorism predate de ing. Ilie Stan și Mihail Goleșcu, care le dezvoltă curiozitatea și interesul pentru acest frumos sport.

În primăvara următoare, la Aerodromul Giulești, în urma lecțiilor practice de zbor, aceștia vor obține brevetele elementare A, B, C și calificarea de instructor de zbor.

La Cernăuți o formați puternică

Activitatea timidă reluată la Cernăuți, în anul trecut, este întărită acum prin numirea ca șef de pilotaj a ing. Alex. Matei și a instructorilor Cornel Bogdan, Cornel Ionescu și Gh. Babei; comandant fiind cpt. av. Louis Caminschi.

Școală de pantă la Mocrea-Arad

La 50 km nord-est de Arad se deschide școala de pantă de la Mocrea, având ca șef de pilotaj pe Gh. Jiga și instructor Tiberiu Ardeleanu. Școala, cu mari posibilități de zbor plutit în curenți dinamici, va lucra cu mare randament și rezultate valoroase până în 1955, când va fi desființată. Aici, în 1944 se va ține un curs de unificare, în 1949 un curs de instruire în remoraj de avion, precum și numeroase zboruri de performanță.

Școala de la Podari de mută la Balta-Verde, Craiova

Terenul de la Podari dovedindu-se impropriu, școala de aici se va muta cu toată suprastructura și materialul de zbor la Balta-Verde, lângă Craiova, unde va lucra până în 1944, când din cauza bombardamentelor aeriene americane, va fi nevoită să-și întrerupă activitatea.

Școala de la Petroșani ajutată de Sânpetru

Eugen Cernescu și apoi Witold Kasprzik de la Sânpetru, sunt detașați pe rând, între lunile august și noiembrie, la școala de la Petroșani pentru a impulsiona și ajuta această școală care are un teren pretențios și care din anul trecut face și instruire la automosor.

Grup de instructori la specializare în Germania

Între 14.09. și 10.12. comandantul TAR trimite în Germania un grup de 5 instructori la specializare. Delegația, compusă din instructorul Nic. Blebea, Cornel Bogdan, Aurel Bucur, Mircea Cârstoiu și Dumitru Cotescu, este condusă de către cpt. av. Mircea Petru. Se vor vizita diverse școli cu instrucție elementară și superioară ca centrele de la Hornberg, Trebbin, Wasserkipe, o serie de școli mai mici de pe Valea Rinului.



Germania - grup de cinci instructori români

În acest timp cu instructorii români se face cursul de remoraj la avion clasele I și a II-a și vor zbura toate tipurile de plane din dotare, dintre care se remarcă planele de mare performanță Condor-3, Weihe, sau planorul total acrobatic Habicht.

Din realizările de la Sânpetru

Datorită necesităților mereu crescânde, prin înmulțirea și consolidarea școlilor, centrul de la Sânpetru califică un număr de 12 instructori, din care 7 sunt și instructori de avion și remorcheri de plane și primesc titlatura de „instructori universali” (Gh. Babei, Pastia Cazan, Costică și Marcel Macri, Marcu Mihailuță, Ioan Neofit și Marcel Wagner).

La sfârșitul sezonului de zbor școala consemnează: 8130 starturi, totalizând 336 ore de zbor; 101 brevete categoria B; 47 brevete categoria C plutit. În atelierele școlii se produc în continuare, în serie planele „Salamandra” și prototipul planorului de performanță W.K.-4 după calculele și proiectul șefului de pilotaj ing. Witold Kasprzik.

Primul instructor planorist căzut pe front

La 18 octombrie pe frontul de Est, în urma bombardării aerodromului din Tuzov, cade la datorie lt. mecanic av. Gheorghe Goșman, pilot motorist și instructor planorist a primei serii din 1938 de la Sânpetru. Panta de sud a dealului Lempeș îi poartă numele.

Primul curs organizat de remoraj la avion

Între 9 noiembrie și 20 decembrie pe aerodromul Giulești-București are loc primul curs oficial de remoraj la avion. Participă 23 de instructori, dintre care obțin calificarea remoraj la avion clasa I-a, Adăscăliței Mihai, Ardeleanu Tiberiu, Botea Ștefan, Brănescu Gh., Căndea Nic, Cociustergiu Nic., Constantinescu Ioan, Ghicadia Teodor, Ionescu Corneliu, Jiga Gh. Novîchi Vladimir, Petrovici Gh., Popa Gh., Stan Ilie, Țepeș Emil, Ciuhandu Viorel, Bobocel Ion. (cpt. Pârvolescu Gh. s-a retras de la curs), la calificarea de remoraj clasa a II-a, Cernescu Eugen, Cornășanu Teodor, Popescu Valentin, Scorțea Vasile și Teodoreanu Petre care au fost și instructori de dublă comandă pentru ceilalți cursanți.

Directorul cursului ing. Ilie Stan, șef de pilotaj maior av. Karl Marsen (vechi planorist adus special din Germania). S-au folosit pentru dublă comandă planele Gœvier și Kranich, iar pentru simplă comandă Grunau „Baby” IIB. Remorcarea planelelor a fost efectuată cu avioane P.W.S.-26 de către piloții instructori Carol Podgurschi și Ion Romanițescu care au mai format ca piloți remorcheri pe Cazan Pastia, Babei, Gh., Mihailuță Marcu, Neofit, Ion, Wagner Marcel și frații gemeni Costică și Marcel Macri.

Un alt sacrificiu pe frontul de Est

Magistratul Gh. Balș, locotenent av. de rezervă (instructor planorist și deținătorul primelor două recorduri naționale realizate în 1935 în Polonia) fiind pe front într-o escadrilă de legătură, pilotând un avion R.W.D.-14, încearcă să-și salveze fratele aflat în „încercuire” și este doborât de aviația de vânătoare inamică.

„Zborul fără motor” a lui Wolf Hirth, tradus în România

Eugen Cernescu, în special, ajutat de cpt. av. Mircea Pătru – șeful sectorului școlii din DAC – traduc din limba germană lucrarea lui Wolf Hirth „Zborul fără motor”, ed. a III-a, carte de referință pentru planoriștii de pretutindeni. Lucrarea este editată de Editura ing. Ștefan Georgescu-Gorjan din București, în condiții grafice excelente.

În cele 10 școli din țară care funcționează din plin

–patru dintre acestea, Sânpetru, Mocrea, Brad și Cucuteni, fiind specializate în zbor plutit la pantă – se realizează: 42630 starturi cu 3417 ore de zbor. Sunt brevetați: 690 piloți categoria B, 182 categoria C (din care 160 categoria brevet C plutit), 12 instructori de zbor și 23 instructori primesc calificarea de remorcaj la avion clasa I.

1943

Calificare superioară la remorcaj de avion

În prelungirea cursului din anul precedent, la 4 ianuarie, pe Giulești, se reia zborul pentru calificarea a 16 instructori cu remorcaj de avion clasa a II-a, (care le conferă dreptul de a zbura cu elev sau pasager la bord). În afara celor 4 instructori ai cursului, din toamna trecută, mai obțin calificarea următorii: Mihai Adăscăliței, Ștefan Botea, Gh. Brănescu, Nic. Candea, Teodor Ghicadia, Cornel Ionescu, Gh. Jiga, Vladimir Novîchi, Gh. Popa, Viorel Ciuhandu și Ilie Stan.

Cursuri intense cu instructorii pentru ridicarea nivelului profesional

Între 15.01. și 31.03. are loc la București-Giulești al treilea „Curs de unificare” al instructorilor, unde sunt abordate probleme profesionale și de analiză a activității. În continuare, până la 5 mai se trece la Sânpetru pentru zbor de antrenament.

În cadrul acestui curs mai sunt calificați un număr de opt instructori.

Eugen Cernescu coordonator al Planorismului

În primăvară, în postul de șef al sectorului de planorism din comandamentul TAR București, este numit prof. Eugen Cernescu, prestigios instructor și pedagog care, în această calitate, va dirija cu mare competență și discreție, planorismul de la noi din țară, până în 1945, când TAR va fi desființat.

La Petroșani înzestrare din captură de război

În primăvară grupul etnic german din Petroșani aduce din Yugoslavia ocupată două plane de construcție poloneză, monolocul de antrenament „Komar” și bilocul „Mewa”, pe care le pune la dispoziția școlii de la Livezeni.

Se pare că aceasta devine o practică curentă în procurarea de material, întrucât și Franța, la terminarea războiului, în 1945, va lua din Germania învinsă, cu titlu de captură de război, 422 de plane oficial înregistrate.

Viitorii profesori de educație fizică – piloți și instructori de planor

La începutul lunii aprilie, la Giulești, având ca șef de pilotaj pe Mihai Goleșcu și instructori pe Mirce Cârstoiu și Cornel Bogdan, începe cursul practic de zbor cu viitorii absolvenți ANEF.

La încheierea cursului, la 15.07., sunt brevetați 37 de studenți (din care 7 fete) categoriile A, B, C. de reținut faptul că dintre aceștia 28 sunt calificați și instructori planoriști, din care 22 vor profesa efectiv la școlile de zbor la care vor fi repartizați, pe timpul vacanței de vară, unde primesc salarii și prime de zbor de la DAC (Direcția Aviației Civile).

Școala militară pentru plane de transport

Între 1 aprilie și 26 august, pe aerodromul Focșani-Sud, are loc școlarizarea primei serii de piloți pentru plane de transport. Comanda școlii este încredințată lt.

av. Mircea Găbureanu ajutat tehnic de specialiști germani, cpt. av. Alois Fluke și subofițerii av. Hans Adomait, Fritz Kalmayer și Paul Müller. Cei 18 elevi piloți militari au fost selecționați dintre piloții planoriști, în special care erau și piloți de avion, la care s-au adăugat și instructori planoriști din aviația civilă Mihai Goleșcu și Valentin Popescu.

Instruirea preliminară se făcea pe plane biloc „Göevier” și Kranich”, remorcate de avionul polonez PWS-26, apoi se trecea pe planorul DFS-230 (cu două posturi de pilotaj în tandem), cu o capacitate de încărcare de 1200 kg sau 10 soldați complet echipați de luptă.

După patru luni și jumătate de instruire, comisia formată din Gen. av. Gheorghe Jienescu, Ministrul Aerului, Comandor av. Mihai Pavlovski comandantul grupului de transport militar (care a și obținut brevetul nr. 1 la planor transport), brevetează prima serie de piloți cu această nouă specialitate.

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 1. Bădulescu Ion | 11. Gheorghe Dumitrescu |
| 2. Bâzgu Vasile | 12. Făgăraș Mihai |
| 3. Butnaru Ștefan | 13. Făgărașanu Victor |
| 4. Bugoi Nicolae | 14. Goleșcu Mihai |
| 5. Catană Nicolae | 15. Pavlovski Mihai |
| 6. Coman Constantin | 16. Poltarac Mihai |
| 7. Costache Cleante | 17. Popescu Valentin |
| 8. Costin Eugen | 18. Puicea Iorga |
| 9. Crivăț Aurel | 19. Raiciu Ilie |
| 10. Dumitrescu Mihai | 20. Roman Ioan |
| 21. Sușma Mircea | |

Aceștia vor executa misiuni de transport în țară și pe frontul de Est, de la Băneasa la Odessa.

La Clinceni școală sprijinită de P.T.T.

Între 12.05 și 13.09., pe aerodromul Clinceni, 15 km vest de București, lucrează cu un bun randament, grupa de planorism înființată prin sprijinul societății P.T.T. (Poșta, Telegraf, Telefon) la insistențele ing. Ilie Stan, șef pilotaj, și instructorul Nicolae Candea.

Grupa, care are la dispoziție 6 plane ICAR, 2 plane S.G.-38, un biloc GO-4, și un automotor pentru lansări, realizează 3500 de starturi și brevetează 28 piloți categoria B.

Un reușit zbor termic la Petroșani

La 17 iunie șeful de pilotaj al școlii, Dumitru Cotescu, pe bilocul Mewa, cu pasager la bord, lansat din remorcaj de automotor, execută un zbor termic, în mijlocul munților, de două ore și jumătate, atingând înălțimea de 2500 m.

O nouă școală, la Vărădia, în Banat

În județul Caraș, la Vărădia, ia ființă la 1 iulie o școală de planorism prin mutarea celei de la Reșița. Șeful de pilotaj Vasile Scorțea, ajutat de instructorul Gh. Popa, reușesc la finele sezonului de zbor să breveteze 60 de piloți categoria B și 38 certificate C.

Mareșalul Ion Antonescu vizitează școala de la Câmpina

În urma bombardamentelor Americane din 2 august asupra orașelor Ploiești și Câmpina, în ziua de 3 august Conducătorul Statului vizitează școala de planorism de pe dealul Muscelului, de lângă Câmpina.

Noutăți la Sânpetru

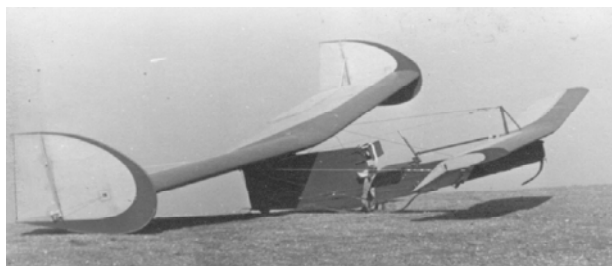
Școala primește întăriri prin venirea la sectorul tehnic a maiștrilor Nicolae Năstase și Constantin Tomescu, cadre de înaltă competență și profesionalism.



În funcția de comandant este numit lt. av. Ion Bejenaru (pilot de vânătoare, în refacere după front, pilot de planor brevetat la Sânpetru în 1937), care se va desfășura zburând aici din pil cu planoare.

Probe de încercare a unui planor experimental

În luna august, pe panta de vest de la Sânpetru, cota 65, se experimentează în zbor planorul R.M.-10, „Rața” proiectat și construit de ing. Radu Manicatide la uzina IAR Brașov, pilotat de instructorul Nicolae Blebea. Planorul, de o construcție originală, cântărea 60 kg, avea profundorul în fața postului de pilotaj, aripa de numai 6 m, anvergură și o suprafață portantă de 9 mp. Nu a dat rezultate satisfăcătoare. Ulterior a fost transformat în motoplanor experimental.



Planor experimental „Rața” - Radu Manicatide

La Clinceni școală de instructori și remorcaj avion

De la 15 septembrie se deschide sub conducerea lui Valentin Popescu și Eugen Cernescu, un curs pentru o nouă serie de instructori.

La 5 octombrie, școala este vizitată de Wolf Hirth care face și o demonstrație de zbor cu planorul Göevier, proiectat și construit de el.

Începând cu 10 octombrie, formația inițială este înlocuită cu Mihail Goleșcu, șef pilotaj, și instructorii Mircea Cârstoiu, Mihăilă Marcu și Cornel Bogdan. Școala este reorganizată pe instrucția în remorcaj de avion, pentru viitorii instructori de zbor și o grupă de instructori remorcheri automosor, condusă de Tiberiu Ardeleanu. Cursurile vor dura până la sfârșitul lunii martie a anului viitor.



Clinceni - vizită Wolf Hirth

Import masiv de planoare din Germania

Prin grija TAR sunt achiziționate din Germania:

- 8 planoare biloc de performanță Kranich II cu posturile de pilotaj dispuse în tandem;
- 4 planoare biloc de antrenament GO-4 Göevier cu posturile de pilotaj alăturate (cote a cote);

- 4 planoare de performanță „Weihe” (monoloc) și
- 25 planoare de școală și antrenament Grunau „Baby” IIB.



Clinceni - planor de import „Weihe”

Schimbare la comanda T.A.R.

În luna octombrie comanda TAR este preluată de comandor av. Constantin Gerogescu – șarpe – care înlocuiește pe comandor av. Gh. Botez, plecat pentru stagiu pe front, în est.

Concurs de aterizare la punct fix

La Clinceni, în zilele de 23 și 24 octombrie are loc un concurs de aterizare la punct fix, fără acționarea frânelor aerodinamice sau utilizarea glisadei. Participă 8 instructori din țară pe planorul „Baby”, cu lansare din automosor. După două probe, prin adăugare de puncte, se clasează pe locul I (la egalitate de puncte) Mircea Cârstoiu și Vasile Scorțea.

„Salamandra” cu frâne aerodinamice

la 25 octombrie, tot pe aerodromul Clinceni, ing. Witold Kasprzik prezintă planorul „Salamandra” dotat cu frâne aerodinamice – foarte eficiente (executate în atelierul de la Sânpetru). Zborurile demonstrative, prin lansare la automosor, sunt concludente.

Această adaptare îmbunătățește mult posibilitățile planorului la aterizarea pe terenuri pretențioase.

Escadrila 109 planoare transport

La 11 noiembrie în cadrul Grupului militar de transport, se înființează o escadrilă specială pentru planoare de transport, denumită „Escadrila 109 planoare transport”, comandată de lt. av. Mircea Găbureanu. Escadrila are în dotare: 9 planoare DFS-230 și 7 avioane remorcher IAR-39. Sediul ei va fi la Băneasa, până la 1 decembrie, când se va muta din cauza traficului prea mare de aici, la Spătaru – județul Buzău.

Virtuozitate și rezistență la Clinceni

În luna noiembrie, în cadrul unui antrenament demonstrativ, instructorul Mircea Cârstoiu, execută de la 1000 m înălțime, cu un planor Baby II-B, 47 loopinguri, unul după altul.

Militărie cu instructorii de zbor civili

În lunile decembrie 1943 – ianuarie și februarie 1944, din ordinul Ministrului Aerului Gheorghe Jienescu, toți instructorii de zbor, cu și fără motor, sunt obligați să facă la Centrul militar M.T.R. din Breaza județul Prahova, o dură instrucție militară, în două serii de 45 de zile, „pentru disciplinare”.

Un remarcabil zbor de durată

La 28 decembrie, instructorul Gheorghe Petrovici, în condiții grele de iarnă, pe un planor deschis „Baby” și

fără costum îmblănit, face un valoros zbor de durată, de zece ore și zece minute. Decolat la ora 11, aterizează la ora 21 și 10 minute, zburând aproape cinci ore noaptea. Pentru orientare, panta era marcată cu trei felinare de vânt, la cotele 45, 65 și 120.

Funcționează 12 școli care realizează 51406 starturi însumând 4216 ore de zbor. Sunt brevetați 712 piloți categoria B, 319 categoria C din care 184 brevete zbor plutit la pantă. Sunt acordate 24 calificări remorcaj avion clasa I și 16 clasa II-a, cu pasager la bord. Brevetul militar pentru planoare de transport, a fost obținut de 21 piloți. Sunt calificați 28 instructori planoriști, din studenții de la ANEF.

1944

Urmările războiului

Din cauza apropierii frontului de Est, școlile de la Cernăuți și Iași își încetează activitatea, iar cea de la Craiova, din cauza intensificării raidurilor aeriene anglo-americane, este mutată la Caracal.

În general activitatea școlilor de planorism scade în mod simțitor datorită alarmelor aeriene.

Brevetare la Clinceni

La 2.04. la Clinceni, comisia de brevetare din DAC și TAR confirmă pregătirea absolvenților cursului de remorcaj la avion și calificarea de instructori pentru 23 candidați prezentați, plus încă 6 instructori mai vechi, calificați acum în remorcaj de avion, de asemenea și 15 instructori remorcheri de automosor.

Din totalul acestora vor profesa în viitor 17 instructor din prima grupă și 9 din grupa de automosoriști. Pentru multă vreme mai ales după 1948, aceștia vor constitui elementele de bază în instruire și performanțe.

Realizări la cursul anual de analiză a instructorilor

Între 15.04 și 15.05. are loc la Mocrea un nou curs de unificare sub îndrumarea lui Eugen Cernescu unde se discută și se analizează activitatea de zbor din anul trecut, precum și îmbunătățirea metodelor de instrucție. În paralel se execută și zboruri de antrenament. Se remarcă printre acestea un zbor de distanță cu țel fix Timișoara (50 km) executat cu un planor „Weihe” de Puiu Cotescu și un tenace zbor de durată la pantă de 11 ore și 11 minute, realizat cu un planor Baby de către ing. Alex. Matei (de reținut că 4 ore au fost efectuate în zbor de noapte, aterizarea având loc la ora 23).

Un record de durată deosebit la Sânpetru

La Sânpetru instructorul Gh. Brănescu, cu un planor „Salamandra” realizează un zbor de durată memorabil de 20 ore și 24 minute, dând dovadă de o rezistență fizică și tenacitate deosebite.

Decolat la începutul zilei de 18 iunie, la ora 3 și 20 minute noaptea, aterizează la ora 23 și 44 minute, tot noaptea, din cauza opririi vântului. Acest zbor de durată în curenți dinamici de pantă constituie un record național absolut, întrucât nu a mai fost depășit de nimeni. Vechiul record, de 12 ore și 35 minute, realizat în Polonia în 1938, aparținea lui Mihail Goleșcu.

De notat faptul că FAI desființează din lista recordurilor proba de durată, începând cu anul 1954, din cauza unor accidente fatale datorită epuizării fizice.

Comandantul școlii de la Sânpetru este lt. av. Grigore Irimescu.

Un reușit zbor termic la Caracal

La Caracal, printre alarmele aeriene, în ziua de 24 iulie, ing. Alexandru Matei, Directorul școlii, execută un zbor termic de patru ore și 25 minute, cu un planor Salamandra.

Dispersarea planoarelor de la Clinceni

La începutul lunii august, pentru a proteja planoarele stocate la Clinceni (din ultimul import masiv din Germania) de repetatele bombardamentele intense asupra Capitalei, Ioan Neofit pilot remorcher și instructor Mihăilă Marcu pilot de planor, transportă în zbor în condiții dificile printre alarme aeriene, 23 de planoare Baby, Weihe și Krainich, pe care le răspândesc la școlile mai sigure din țară.

O nouă serie de piloți pentru planoare de transport

Pe aerodromul Petrești-Dâmbovița, lângă Găești, are loc între 20 august și 25 noiembrie pregătirea unei noi serii de piloți pentru planoare de transport DFS-230, recrutați în special din ultima serie de instructori brevetați în primăvară la Clinceni. Comandantul școlii este ca și anul trecut lt. av. Mircea Găbureanu, iar instructori Niculae Catană, Eugen Costin și Mihai Făgăraș, piloți formați în prima serie de anul trecut la Focșani. La 18 noiembrie sunt brevetați 14 piloți de transport care au efectuat programul complet, iar alți 14 piloți care s-au prezentat mai târziu și nu au putut termina instruirea până la brevetarea primei serii au obținut numai calificarea de zbor cu pasager pe planorul biloc Krainich, urmând a finaliza instruirea la București în cadrul Escadrilei 109 Planoare transport pe aerodromul „Romeo Popescu-Giulești”.

Din cauza războiului, a frontului aflat la granița de est a țării, precum și a intensificării bombardamentelor aeriene anglo-americane, activitatea de zbor este mult diminuată. S-au realizat totuși 33860 starturi, însumând 2937 ore de zbor; 662 brevete categoria B, 312 brevete categoria C și calificarea a 25 instructori de punct și 15 instructori remorcheri automosor. Recordul de zbor de durată a lui Gh. Brănescu a stârnit admirație.

1945

Înființarea corpului instructorilor de zbor

În luna ianuarie se înființează la București Corpul Instructorilor de Zbor (C.I.R.) din România pentru apărarea drepturilor tuturor instructorilor de zbor cu și fără motor, din aviația civilă.

Este ales ca președinte Bănică Enciulescu, vechi instructor de zbor și pilot cu remarcabile realizări.

Planoarele de transport pe frontul de vest

De la 14.02 „Escadrila mixtă aerotransport”, cuprinzând avioane mono și bimotoare și planoare de transport din cadrul Flotilei 7 Aerotransport București, pleacă pe frontul de vest cu 5 planoare DFS-230, alăturându-se Corpului Aerian Român.

Planoarele sunt pilotate de: serg. av. Nic. Catană, Eugen Costin, Mihai Făgăraș – din seria 1943 – și Bălăiță Mihai, Cojocaru Ion, Covătaru Mircea, Cristian Mircea, Gâlcă Ghe., Iliescu Mihai și Râșnoveanu Gh. Din seria

Misiunile escadrilei constau în transportarea de pasageri și în special de muniție, carburanți și alimente pe front, pe teritoriul Ungariei și Cehoslovaciei.



Grup de piloți DFS - 230 pe Frontul de Vest

S-au efectuat 579 misiuni totalizând 1165 ore de zbor, în care s-au transportat 463,2 tone materiale.

Comandamentul T.A.R. este desființat

La 1.05. Comandamentul Tineretului Aviatic Român (T.A.R.) din cadrul SSA, după o existență de numai trei ani, este desființat.

Școala de la Vărădia își încheie activitatea

Din cauza războiului, la data de 30 iunie, școala de la Vărădia se închide; instructorii Vasile Scorțea și Cornel Bogdan pleacă ultimii și activitatea planoristică din zona Caraș se încheie definitiv.

Prima... „fugă” din țară cu avionul a unui instructor planorist

În luna iunie instructorul Luca Miltiade de la Sânpetru, pleacă în Turcia cu un avion Klemm-35, decolând de la aerodromul din Ghimbav, unde își făcea „formarea” de pilot motorist.

Un zbor plutit remarcabil la Dezmir

Toamna, la panta de la Dezmir-Cluj, ahtiatul după zbor Bela Bartha, cu un planor de școală de fază I, tip Vöcsok, complet deschis (în dotare din timpul ocupației Ardealului de Nord) execută un remarcabil zbor plutit la pantă de 2 ore și 15 minute.

Reînființarea Aeroclubului Regal Român și perspective

În luna decembrie din inițiativa comandorilor Andrei Popovici și Ion Stănculescu șeful Centrului Militar de Pilotaj de la Buzău, se reînființează „ARR” – Aeroclubul Regal Român (se cumpără sediul din bd. Ana Ipătescu nr. 54 – actualul sediu al Aeroclubului României).

Cu această ocazie se înființează și un cerc de studii pentru planorism, din care fac parte:

- ing. Vladimir Timošenko București

- ing. Ion Salariu	București
- ing. Alexandru Matei	Iași
- Eugen Cernescu	Brașov
- Mihail Goleșcu	București
- Valentin Popescu	București
- Petre Crăiniceanu	București
- Rodica Popescu	București
- Mircea Cârstoiu	București
- Mircea Finescu	București
- Alexandru Mitache	București

Această formație se împarte în șase subcomisii, pe probleme specifice.

Din păcate bunele intenții, cu care s-a pornit la drum, nu s-au putut concretiza practic, întrucât la 9 martie 1946 ia ființă O.S.P. (Organizația Sportului Popular) care „înghite” toate organizațiile cu caracter sportiv din România și desființează F.A.R.R. și A.R.R.

Noi apariții de publicații aviatice

În acest an apar revistele: „Zburătorii României” (care va publica până în 1947) și „Aripi noi” (care apare până în 1948), apoi „Aviația” care rezistă un deceniu.

În acest an al „marilor evenimente și încercări” începe declinul aviației sportive românești din cauza urmărilor nefaste ale războiului și condițiilor impuse de Armistițiu.

Timp de mai mulți ani, până în 1948, se înregistrează un mare regres în aviația sportivă. La planorism, școlile rămase, puține la număr, vor avea o activitate aproape ilegală, făcută de entuziaști, în general salarizați sporadic de către Asociațiile aviatice particulare. Dar și acestea până la urmă vor fi desființate sau preluate de statul atotputernic.

În anul 1945 au mai funcționat numai cinci școli de planorism (la Câmpina, Dudești-Cioplea, Mocrea, Petroșani și Sânpetru), dar și acestea cu intermitență.

Se realizează: 16768 starturi, 1638 ore de zbor, 184 brevete de piloți categoria B și 96 categoria C.

1946

Mai funcționează, aproape ilegal, întâmpinând mari greutăți, școlile:

Mocrea – Comandant: Jiga Gh. – șef pilotaj: Mihai Adăscăliței – instructor: Tiberiu Ardelean, care brevetează 10 piloți categoria B și 7 categoria C plutit.

Dezmir – Comandant: Ion Romanițeanu; instructori: Nicolae Cădea, Ilie Moraru și Bartha Bela care brevetează 14 piloți categoria B și 9 categoria C plutit. Școala cu regim de internat, are dormitorul, sala de curs și sala de mese în 4 vagoane de marfă, „școala pe roți” garată pe o linie moartă din gara Apahida, lângă terenul de zbor de la Dezmir (masa elevilor este asigurată de cantina CFR).

Aici, la 9 octombrie, instructorul Nic. Cădea, cu un planor SG-38 „Schulgleiter” de fază I, execută un valoros zbor plutit la pantă de 2 ore și 15 minute, identic ca timp cu „performanța” de anul trecut a lui Bela Bartha.

Câmpina – Comandant: Ștefan Botea; instructori: Bucur aurel, Valeriu Popovici. Școala este ajutată de societățile petroliere din zonă se brevetează 17 piloți categoria B și 8 categoria C certificat C.

Iași - Ing. Alex. Matei – profesor la Politehnică, cu multă dăruire și sacrificii, ajutat de câțiva elevi entuziaști – preiau de la Cucuteni materialul de zbor și o parte din anexe și reînființează școala de planorism, unde instruieste fără finalizare de brevet categoria A și B, un grup de studenți și elevi, din care se remarcă prin muncă și atașament pentru zbor, Vasile Coțofană și Romeo Vlădescu, care vor deveni în viitor instructori de nădejde în planorism, cu prestații deosebite.

Sânpetru – Nic. Blebea împreună cu Eugen Cernescu și Vladimir Novîțchi, stabiliți la Sânpetru, ajutați de tinerii instructori Gh. Râșnoveanu și Tudor Plătineanu, întrețin flacăra care abia mai pâlpâie pe pantele Lempeșului, prin zboruri de antrenament ale piloților formați anterior și o mică activitate de formare fără finalizare prin brevetare (întrețin cu profesionalism zestrea de planoare din perioada de glorie cu ajutorul maiștrilor Truță, Leuca și Năstase).

Petroșani – Puiu Cotescu, Cornel Morariu și Francisc Wolf întrețin cu competență și strădanie materialul de zbor din dotarea școlii și execută zboruri sporadice.

Tg. Mureș – Atila Csomos, Wily Branitsch, Francisc Trozner și Alex. Sobester desfășoară o activitate timidă folosind planoare de școală de construcție maghiară „Töcsék” și „Vöcsék” și un biloc de faza a II-a „Cimbora” (din dotarea anterioară 1941-1944). La panta de la Ernei, la 15 km nord de Tg. Mureș reușesc să execute câteva zboruri plutite în curenții ascendenți dinamici de pantă.

Comandă masivă de planoare „Baby” II-B în țară

Prin grija și preocuparea de viitor a Aviației Civile, fabricile de avioane SET și ASAM, din București, primesc o comandă fermă pentru 42 de planoare faza a II-a Grunau Baby II-B. acestea vor fi livrate eşalonat școlilor din țară până în 1948, după recepționarea lor în zbor făcută de Petre Crăiniceanu, Mircea Cârstoiu, Valentin Popescu și Mircea Finescu.

Cu mari eforturi școlile de la Mocrea-Arad, Dezmir-Cluj și Câmpina reușesc să breveteze 45 piloți categoria B și 26 categoria C (din care 18 brevete C plutit).

În total s-au realizat în acest an 6885 starturi cu 637 ore de zbor.

1947

Activitatea se mai înviorază puțin și prefigurează revirimentul din anul următor când se va oficializa și va primi sprijinul necesar din parte statului. Este ultimul an al crizei declanșată la terminarea celui de-al doilea război mondial.

Înființarea Direcției Generale a Aviației Civile

Comandorul Eugen Pădure este numit director general al Direcției Generale a Aviației Civile (D.G.A.C.) din Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor.

Mircea Finescu aterizează pe stadion

În luna aprilie, în pauza meciului de fotbal dintre echipele studențești de la Drept și Academia comercială, desfășurat pe stadionul ANEF din centrul Capitalei, Mircea Finescu aterizează pe terenul de joc cu un planor Baby SET, în aplauzele spectatorilor entuziasmați de demonstrația aeriană. Planorul a fost remorcat de avionul pilotat de ing. Gh. Rado.



Aterizare pe stadionul ANEF - M. Finescu cu Baby

Centrul de studii și experimentări pentru planorism

La 29 aprilie la București pe aerodromul Giulești, prin strădania și perseverența lui Valentin Popescu, se înființează Centrul de Cercetări Studii și Experimentări pentru planorism. Din vară vor activa aici și Petre Crăiniceanu, Mircea Cârstoiu și Mircea Finescu.

Punctul de planorism de pe Giulești, cu instructorii Alexandru Tudor și Jenică Iliescu, prin instruire la automotor, brevetează 16 piloți categoria B.

Miting aviatc la Petroșani

La 29.06. are loc pe aerodromul de la Livezeni, la marginea Petroșanilor, un miting de aviație cu participarea masivă a Asociației CFR, pentru propaganda și relansarea activității de zbor din Valea Jiului.

Câmpina formează și în remorcaj la avion

Șeful de pilotaj Aurel Bucur, ajutat de instructorul Gh. Petrovici instruieste piloți categoria C, în remorcaj la avion pe planor Baby după efectuarea zborurilor în dublă comandă pe bilocul „Krainich”.

Avionul remorcher Fleet 10-G este pilotat de vechiul planorist Constantin Goșman. Sunt brevetați 25 piloți. În luna iulie are loc vizita unei delegații din Ungaria timp de 10 zile în schimb de experiență. Șase piloți au efectuat zboruri în remorcaj de avion în dublă comandă și simplă comandă.

Sânpetru brevetează din nou „C-iști”

La Sânpetru comandantul Nic. Blebea, secondat de șeful de pilotaj Eugen Cernescu și instructorii Vladimir Novîțchi, Tudor Păltineanu, Gh. Râșnoveanu și Eugen Banciu reușesc să formeze și să breveteze piloți categoria C plutit.

La Petroșani se reînfiripă activitatea

La Petroșani școala condusă de Puiu Cotescu, șef de pilotaj Mircea Cârstoiu și instructorul Cornel Morariu reușesc să formeze și să breveteze 15 piloți categoria C.

După brevetare Mircea Cârstoiu vine la București la Centrul Experimental de la Giulești.

Iași – activitate sporadică

Patrusprezece elevi (pregătiți în anul trecut pentru categoria A și B) obțin acum brevetul B după ce au fost instruiți în regim extern de ing. Alex. Matei și Ion Vechiu.

Activitatea de la Mocrea-Arad

La Mocrea, școala condusă de Gh. Jiga, având șef de pilotaj pe Mihai Adăscăliței și instructor pe Mircea Finescu și Petre Tămașdan (proaspăt promovat ajutor instructor în acest an) reușește să breveteze 27 de piloți categoria A, B, C, cu zbor plutit la pantă și termic.

Din nou formare la Clinceni-București

Valorosul zburător și instructor Csomos Attila, venit de la Tg. Mureș, ajutat de instructorii Gh. Brănescu și Gh. Popa, înfiripează la Clinceni o activitate de instruire A, B, C. Se reușește să se breveteze 19 piloți. Printre aceștia se remarcă Gh. Georgescu și Alex. Jozsa care în anii următori vor deveni excelenți instructori de zbor, cu valoroase prestații în planorism.

Activitate la Tg. Mureș

La Tg. Mureș școala condusă de Ștefan Lutsch – ajutat de colectivul din anul trecut, la care s-a adăugat Adalbert Stift – formează piloți categoria A, B, C. În final 12 obțin certificatul C.

La Dezmir activitate modestă

La Dezmir Teodor Corneșanu, comandant, ajutat de instructorii Nic. Candea și Nic. Culeniu și tehnicianul Ilie Moraru, brevetează la 28 septembrie 25 de piloți categoria B și 4 piloți categoria C plutit.

Tot aici, în cadrul antrenamentului, Gh. Drăgușin execută un reușit zbor plutit la pantă, cu un planor de școală „Schulgleiter”, de 2 ore și 19 minute (ca și B. Bartha și N. Cândea în anii trecuți).

Livrări de planoare executate în țară

Fabricile de avioane SET și ASAM din București livrează aviației civile 60 de planoare ICAR și Baby II-B din comenzile primite în anii anteriori.

Alex. Mitache - articole despre planorism

În cele ultime 12 numere ale revistei “România Aeriană” instructorul Alex Mitache tratează problemele de bază ale planorismului din România.

În acest an, în cele 8 școli refăcute, formarea și brevetarea de piloți de planor indică un reviriment.

Se realizează: 182 brevete categoria B, 46 certificate C, 60 brevete C plutit. În total 106 C, din care 20 la remoraj de avion.

În total s-au realizat 14186 starturi cu 1682 ore de zbor.

1948

„Statul patron” consolidat primește undă verde din partea puternicului „aliat” din răsărit pentru revigorarea aviației române, în perspectiva necesităților unei supremații aeriene a „Lagărului socialist”.

Federația Aeronautică Română își alege secretarul general

Ivan Dumitru – de la fosta asociație aviatică CFR – este ales ca secretar general al Federației Aeronautice Române. În această calitate el va depune o activitate susținută.

Puiu Cotescu părăsește țara

La 2.02 de la aerodromul „Romeo Popescu” din Giulești-București, comandantul școlii de la Petroșani, Dumitru Cotescu, instructor planorist din 1939, cu un avion

deschis (relicvă poloneză, RWD-8) părăsește țara („fugind”, după expresia consacrată...) în Turcia. Aterizează la limita europeană a graniței turcești în pană de benzină. Ulterior se va stabili în Argentina unde va deschide o mică companie de transport aerian cu avioane ușoare.

Prima consfătuire a instructorilor planoriști la Câmpina

La 10 februarie, la Câmpina, are loc prima conferință pe țară, de după război, cu instructorii planoriști, pentru revigorarea și oficializarea activității școlilor de pilotaj. Conferința reunește peste 30 de instructori și se desfășoară sub patronajul Direcției Generale a Aviației Civile, reprezentată de comandor Eugen Pădure, și a Federației Române de Aviație, prin Dumitru Ivan și Petre Crăiniceanu. Cu această ocazie se iau hotărâri importante pentru viitorul aviației sportive și dezvoltarea activității.



Câmpina - conferință instructori planoriști

Reconfirmarea și angajarea instructorilor

Între 20 și 23 mai are loc la Sânpetru adunarea a 65 de instructori planoriști, convocați în urma consfăturii din februarie de la Câmpina. O comisie de la DGAC ȘI FAR verifică cunoștințele teoretice și practice de zbor și reconfirmă calitatea de instructori pentru toți cei care s-au prezentat. Sunt confirmați oficial ca instructori de zbor și Bela Bartha, Attila Csomos, Bela Gyurca, Alexandru Macsek de la Cluj și Wily Brantisch, Pista Lutsch, Bela Stift și Francisc Trozner de la Tg. Mureș.

Se hotărăște înființarea oficială a unor școli noi la Timișoara, Tg. Mureș, Turnu Severin și Bistrița-Năsăud, precum și reluarea activității la Reșița. Toți instructorii sunt încadrați retroactiv cu data de 1 mai, la Direcția Generală a Aviației Civile din Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor în cadrul următoarelor școli:

- | | |
|---------------------|------------------------------------|
| 1. Câmpina, | 8. Reșița, |
| 2. Dezmir, | 9. Sânpetru, |
| 3. Dudești-Cioplea, | 10. Tg. Mureș, |
| 4. Iași, | 11. Turnu Severin, |
| 5. Iad-Bistrița, | 12. Timișoara, |
| 6. Mocrea-Arad, | 13. Centrul Experimental-București |
| 7. Petroșani, | |

Acestea vor funcționa de acum “oficial”, beneficiind de sprijinul total al statului.



Lista cu personalul navigant, instructori planoriști, încadrați conform Monitorului Oficial nr. 173/29 iulie și nr. 201/31 august 1948:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. Adăscăliței Mihai | 32. Hye Gheorghe |
| 2. Ardeleanu Tiberiu | 33. Ignat Costică |
| 3. Atanasiu Constantin | 34. Iliescu Emil |
| 4. Banciu Eugen | 35. Iliescu Ioan |
| 5. Blebea Nicolae | 36. Iliescu Mihai |
| 6. Bobocel Ion | 37. Ionescu Corneliu |
| 7. Bogdan Cornel | 38. Irimescu Grigore |
| 8. Btantsch Wilhelm | 39. Jiga Gheorghe |
| 9. Brănescu Gheorghe | 40. Lagara Mihai |
| 10. Bucur Aurel | 41. Lutsch Istvan |
| 11. Burlacu Mihai | 42. Macarie Iuliu |
| 12. Cârstoiu Mircea | 43. Macsec Sandor |
| 13. Cernescu Eugen | 44. Maistrovici Gh. |
| 14. Ciuhandru Viorel | 45. Morariu Cornel |
| 15. Cociustergiu Nic. | 46. Moș Terente |
| 16. Cojocaru Ioan | 47. Novîțchi Vladimir |
| 17. Corneșanu Teodor | 48. Plătineanu Tudor |
| 18. Coraicu Iuliu | 49. Peter Ștefan |
| 19. Crăcăoanu Ioan | 50. Petrovici Gheorghe |
| 20. Crăciuneanu Petre | 51. Popa Gheorghe |
| 21. Crăiniceanu Petre | 52. Popescu Rodica |
| 22. Csomos Attila | 53. Popescu Valentin |
| 23. Cucu Gheorghe | 54. Popovici Valeriu |
| 24. Culeniuc Nicolae | 55. Sobeșter Sandor |
| 25. Finescu Mircea | 56. Stift Adalbert |
| 26. Gâlcă Gheorghe | 57. Stănescu Gheorghe |
| 27. Gheorgheviți Ion | 58. Tămășdan Petru |
| 28. Gyurka Adalbert | 59. Todoreanu Petre |
| 29. Goșman Constantin | 60. Tudor Alexandru |
| 30. Griva Mircea | 61. Vechiu Ioan |
| 31. Groza Ioan | 62. Zecu Alexandru |

Miting la Tg. Mureș

În luna iulie pe aerodromul școlii de la Tg. Mureș are loc un mare miting aviatic organizat de FAR și DAC cu sprijinul autorităților locale, care arată mult interes pentru propaganda aviatică. (Din păcate se avariază un avion Buker Jungmeister lăsat de motor la decolare.)

Realizări la Dezmir-Cluj

La Dezmir este numit comandant Aurel Bucur, care se dovedește a fi un bun gospodar și organizator. El reușește să construiască pe terenul de sub pantă, anexele gospodărești necesare școlii, punând astfel capăt „școli pe roți” din vagoanele CFR de la Apahida.

În acest an se vor realiza 31 de brevete categoria C plutit și 38 brevete categoria B. instructorul Alex. Macsec efectuează cu Baby, la 18 iulie, un zbor de durată de 8 ore și 45 minute.

Școala de la Timișoara

Timișorenii sprijină deschiderea unei școli de planorism la Giarmata Vii, având comandant pe Mihai Adăscăliței și șef de pilotaj Petre Crăciuneanu.

Școala va funcționa cu bune rezultate până în 1953 când va fi mutată la Cioca și va funcționa până în 1963, când va fi desființată, curmându-se activitatea de planorism în Banatul care a dezvoltat planorismul în România.

În acest an se vor realiza aici 39 de certificate categoria C.

Încercarea de activitate la Turnu Severin

Școala deschisă pe aerodromul din Turnu Severin, la mijlocul lunii iunie, și având comandant pe Jiga Gh., și instructori pe Cociustergiu Nic., Cojocaru Ion și Alex. Zecu, va rezista până în luna septembrie, când după formarea unei singure grupe de categoria B și brevetarea a 26 elevi, își va închide porțile, instructorii fiind redistribuiți la școlile din țară. (motivul principal “vecinătatea periculoasă cu - călăul Tito”)

Se reia activitatea de la Reșița

Mereu inimosul Ion Gheorgheviți se zbate și reușește să reînființeze școala de la Reșița, pe malul Bârzăvei, pe care o va conduce până în 1950 când, din cauza inundațiilor, personalul școlii va fi transferat pentru un an la Timișoara. Din 1951 își va relua activitatea pe terenul propriu. Școala va funcționa fără întrerupere până în 1956 când va fi desființată.

La Sânpetru încercare de record de durată

La 3 iunie instructorul Gh. Cucu realizează 11 ore și 25 minute durată, cu planor Weihe, și ratează tentativa de record din cauza vântului care nu l-a mai ajutat. Tot într-o tentativă de record instructorul Păltineanu rezistă 7 ore și 17 minute.

Școala pasionaților din Bistrița-Năsăud

Pe islazul comunei Iad de lângă Bistrița-Năsăud se inaugurează la 1 august noua școală de planorism, rod al unui ajutor entuziasm ieșit din comun al autorităților locale și a instructorului planorist Iuliu Coraicu. Școala dotată cu hangar și toate utilitățile de internat este condusă de Gh. Jiga și va funcționa cu bune rezultate până la 3.07.1954, când va fi desființată, iar hangarul și materialul de zbor vor înzestra școala de la Scheia-Suceava.

Tabăra de zbor de la Călan de la centrul de studii și Experimentări

Între 20.08. și 30.10. Centrul de Studii și Experimentări din București, prin stăruința și insistența lui Valentin Popescu, organizează pe dealul Măgura, de lângă Călan, o tabără de zbor pentru continuarea cercetării terenului, începută în 1940.

Se experimentează metoda de instruire a piloților direct prin remoraj la avion, în dublă comandă.

După o instruire care a durat mai puțin de 45 de zile cât era minim necesar în metoda clasică, sunt brevetati 21 de piloți (din care 9 fete). Aceștia, după executarea zborurilor de instruire în dublă comandă pe planoare Göevier și Krainich, au trecut în simplă comandă direct pe planoare Baby, pentru obținerea brevetului C.

Cu această ocazie se experimentează cu succes, pentru remorcarea planoarelor de avion, funia de cânepă care are un plus de elasticitate, în timpul remorajului, față de cablul de oțel, rigid.

Ulterior, funia de cânepă va fi înlocuită cu funia de nylon cu calități mult superioare, ca rezistență și elasticitate; aceasta va permite scurtarea cablului de remoraj de la 80 la 30 de metri.

Instruirea în remoraj la avion s-a făcut pe un teren plat lângă Deva, la Sânatohalm. În viitor aici va fi aerodromul orașului Deva, ca și școala de pilotaj care va lua ființă în 1955 (școala va deveni în 1995 cel mai „modern aeroclub din țară”).

Programul de antrenament și experimentare a ascendențelor dinamice și termice (la care au luat parte și 4 piloți categoria C) s-a desfășurat pe un platou al dealului Măgura, din apropiere, unde au fost instalate patru corturi militare de mare capacitate pentru tabăra de zbor, și adăposturi pentru cele 12 planeoare și două avioane remorhere din dotare.

La 30 septembrie, în spiritul „luptei de clasă” sunt concediați, din motive politice, șeful de pilotaj Valentin Popescu și instructorul de dublă comandă Petre Todereanu.

Programul de experimentare și performanță s-a concretizat prin realizarea a patru probe pentru insigna de argint – două din ele constituind și noi recorduri naționale:

La 6.09. instructorul Constantin Atanasiu execută un zbor de durată la pantă de 5 ore și 40 minute, din care o oră și jumătate în zbor de noapte, fără balizare luminoasă.

La 3.10. șeful de pilotaj, Petre Crăiniceanu, face un zbor de distanță de 105 km cu planorul biloc Krainich, cu pasager la bord, aterizând la Săcădate, o comună lângă Sibiu, stabilind și primul record de distanță din țară pentru planeoare biloc.

În aceeași zi de 3 octombrie instructorul Mircea Finescu, cu un planor de performanță „Weihe” realizează un zbor de distanță de 126 km (până la Vard, lângă Agnita) doborând cu 12 km recordul din 1939.

La 7.10. instructorul Mircea Cârstoiu cu un planor „Weihe” realizează la panta de nord a dealului Măgura, un zbor de durată de 6 ore și 45 minute din care peste jumătate din timp este efectuat noaptea, fără balizare luminoasă.

Zbor de rezistență la Iași

Pe 18 septembrie la panta de la Vlădiceni, Gh. Gâlcă cu un planor Baby execută un zbor de mare tenacitate și efort, cu o durată de 9 ore și 45 minute, iar pe 12 octombrie, instructorul Ion Vechiu, cu un planor ICAR, o oră și 27 minute.

Pârjolul de la Sânpetru

La începutul lunii decembrie, noaptea, pe dealul Lempeș, la cota 45, iau foc și ard până în temelii hangarul și atelierul de construcții (fabrica de Salamandre).

Pier mistuite de flăcări 3 planeoare biloc, 5 planeoare monoloc de performanță, 5 de antrenament și 8 planeoare elementare de școală. Hangarul nu va mai fi refăcut, iar atelierul va funcționa în Comuna Sânpetru pe lângă grupul administrativ al școlii.

Aici s-au realizat în acest sezon 5424 de starturi totalizând 330 ore de zbor; din luna septembrie începe un nou curs de instructori condus de Eugen Cernescu.

Prin reoficializarea activității, începând cu luna mai, se reia zborul cu dăruire și entuziasm în 13 școli, 3 de pantă (Dezmir, Mocrea și Sânpetru) și 10 de teren plat „șes” (Bistrița, Iad, Câmpina, Dudești-Cioplea, Iași, Petroșani, Reșița, Tg. Mureș, Timișoara, Turnu-Severin și tabăra de la Călan) însumând 58 de instructori.

Aceștia au realizat: 45224 starturi cu 2543 ore de zbor, 310 calificări de piloți categoria C (din care 152 brevet C plutit), 21 de piloți formați direct în remoraj de avion, și două recorduri naționale de distanță pentru planeoare mono și biloc.

1949

Începutul făcut anul trecut la Călan prin „trezirea zborului de performanță” dă un mare impuls și stimulent acestui capitol mult așteptat și râvnit. În acest an va avea loc o adevărată explozie a acestor zboruri care vor înregistra realizări remarcabile și care se vor amplifica în anii următori. La început ele vor fi apanajul instructorilor profesioniști, pentru ca apoi să devină ceva obișnuit și pentru piloții de performanță, pregătiți de mentorii lor.

Din păcate valoroase zboruri de record nu au fost omologate din vicii tehnice sau din dezinteresul protagoniștilor.

Valoroase zboruri de durată la Cluj

La 2 februarie, la panta de la Dezmir, cu un planor Baby pasionatul de zbor Adalbert Bartha, realizează pe un ger cumplit, un zbor de durată de 12 ore și 4 minute, dând dovadă de o voință și o rezistență fizică deosebite.

Tot aici, la 20 aprilie, în condiții de temperatură mult ameliorate, și tot cu un Baby, instructorul Paul Manu rezistă și el în aer 12 ore și un minut. Realizează și un zbor de distanță de 83 km spre Oradea. Total starturi 11490 cu 726 ore de zbor în acest an, la Dezmir.

Prima serie de instructori de după război

În luna martie la Sânpetru, sunt brevetați 14 candidați care au început cursul în luna septembrie a anului trecut sub îndrumarea competenței a lui Eugen Cernescu și Petre Crăiniceanu. Această „Serie de aur” (prin cei 12 instructori care vor profesa) se va evidenția în viitor prin înalt profesionalism la instruirea elementară și superioară, precum și ca reputați piloți de performanță.

Prima traversare a Carpaților în zbor liber cu planorul

La 21 aprilie anul performanțelor debutează cu un zbor considerat memorabil, datorită traversării pentru prima oară a Carpaților cu planorul, în zbor liber.



C. Atanasiu cu planor Meise, după traversare

Instructorul Constantin Atanasiu, lansat din sandou, de la Sânpetru, de la cota 65 a Lempeșului, cu un planor „Olympia-Meise”, execută un zbor de distanță de 110 km, pe traseul Sânpetru (Brașov) – Borzești (pe malul Trotușului, județul Bacău), cu traversarea Carpaților Orientali, prin apropierea Pasului Oituz. Presa vremii a consemnat acest eveniment a doua zi. Comandantul școlii,

însă, a alertat securitatea pentru... tentativă de fugă și a decis... suspendarea de la zbor a pilotului pentru o săptămână, înainte de a cunoaște reacția presei.

Citez un pasaj din „Istoricul zborului fără motor din România” de Gh. Cucu, ed. 1972, în care se spune printre altele, referitor la acest zbor – „Atanasiu este primul pilot român care realizează în zbor fără motor, visul marelui nostru Aurel Vlaicu, cel de a traversa lanțul Carpaților în zbor.”

La Mocrea-Arad două zboruri de record de înălțime

La 15 mai instructorul Mircea Finescu și Gh. Cucu, cu un planor biloc Krainich II realizează un zbor de înălțime de 3600 m, în nori (fără barograf pentru confirmare).

La 3 iunie Mircea Finescu cu un planor Weihe declanșează din remoraj de automosor la 300 m și urcă în nori la 4000 m. Din cauza scuturărilor înregistrarea barografului (insuficient asigurat) se oprește la această înălțime.

Inovație tehnică valoroasă la Petroșani

În lunile mai-iunie instructorul Mircea Griva, împreună cu maistrul Francisc Wolf, responsabil tehnic și instructor de zbor, modifică un planor monoloc de școală de faza I, SG-38 „Schulgleiter” în planor biloc pentru instruire în dublă comandă.

Inovația tehnică conduce la o instruire mai ușoară și eficientă pe acest teren mai greu situat în mijlocul munților și presărat cu obstacole.

La Tg. Mureș – 135 – km distanță cu planorul biloc

La 13 mai piloții instructori Mihai Iliescu și Ștefan Lutsch, cu un planor biloc Kreinich-II realizează un zbor de distanță liberă de 135 km (Tg. Mureș-Orăștie) depășind recordul de anul trecut de la Călan al lui P. Crăiniceanu. Din păcate recordul nu a fost omologat deoarece dosarul, cu atestarea referitoare la locul aterizării, nu a fost trimis spre omologare Federației noastre de specialitate.

Mocrea cu performanțe valoroase

La 29 iunie, la Mocrea, pilotul de performanță și viitorul instructor deosebit, Gh. Georgescu (care-i făcuse instruirea superioară anul trecut la Călan) realizează cu planorul de performanță Weihe, după o lansare din automosor, un zbor cu un câștig de înălțime de 3300 m, în nor Cumulus, ceea ce constituia o probă pentru insigna C de aur. Din cauză că nu a avut barograf la bord, proba nu a putut fi confirmată.

La numai câteva zile diferență același pilot realizează cu un planor Baby, de antrenament, în curenți ascendenți de pantă, și termici, un zbor de durată de 11 ore și 32 de minute. La 26 iunie instructorul Iuliu Glonea realizează un zbor de peste 10 ore cu planor Baby. La 24 august Gh. Cucu, cu un planor Weihe, execută un zbor de distanță de 100 km până la Gyomo în Ungaria.

Începe seria planoarelor „IS”

În septembrie pe islazul de la Sânpetru, au loc primele zboruri de încercare a planorului IS-2, de faza a II-a, proiectat și construit de ing. Iosif Șilimon. Aparatul de 12 m anvergură, 6 m lungime, 140 kg greutate, o finețe de 20 și se comportă foarte bine în zbor. Rămâne însă numai în faza de prototip.

Inovație tehnică la Giulești

În luna octombrie pe aerodromul Giulești au loc zboruri experimentale la automosor cu un planor Baby cu „cârlig” pentru remoraj fixat în apropierea centrului de greutate.

Rezultatele sunt remarcabile, planorul câștigând (față de declanșatorul de bot) un plus de înălțime din remoraj, de peste 60%. Experimentul este datorat lui Mircea Finescu, mereu preocupat de îmbunătățiri și noutăți tehnice.

La Sânpetru zboruri valoroase și un record

La 6 noiembrie, la Sânpetru, au loc câteva zboruri memorabile de înălțime, câștigată în curenți ondulatori prinși direct de la panta de est. Astfel, pe un planor biloc Krainich, instructorii Popa Ovidiu și Constantin Atanasiu depășesc înălțimea de 3000 metri atestați de barogramă, de data asta, într-un zbor cu un timp de 6 ore și 45 minute. Tot atunci, elevul de categoria C, Gh. Plosca, cu un planor Baby, ajuns la înălțimea de 4200 m, este adus la aterizare de instructorul Gh. Brănescu care cu un planor Weihe a fost trimis „să-l dea jos” (instructorul Gh. Brănescu a atins înălțimea de 4300 m).

La 7 noiembrie șeful de pilotaj Petre Crăiniceanu trimite la o tentativă de record feminin de durată pe proaspăta C-istă, studenta Valentina Ghinea. Aceasta reușește să se mențină în zbor plutit la pantă timp de 10 ore și 15 minute, obținând un valoros record feminin de durată care nu va mai fi depășit la noi în țară.



Valentina Ghinea

La 4 decembrie ora 8 dimineața instructorul Gh. Brănescu, pe un planor Weihe, decolează în tentativa de a-și doborî propriul record de durată de peste 20 de ore, realizat în 1944. Din cauza opririi vântului este nevoit să aterizeze după numai 16 ore de zbor, la ora 3 noaptea pe 5 decembrie.

La 15 decembrie, la sfârșitul activității sezonului de zbor Sânpetru realizează și el un veritabil record: 15947 starturi 1115 ore de zbor, 97 brevete categoria C.

La Tg. Mureș instruire elementară în remorcaj de avion

La Tg. Mureș între aprilie și noiembrie are loc cel de-al doilea curs de instrucție direct în dublă comandă în remorcaj la avion.

Șeful de pilotaj Mircea Cârstoiu, după experimentul de anul trecut de la Călan, ajutat de instructorul Mihai Iliescu și comandantul Tibi Ardeleanu reușesc să breveteze 70 de piloți bine pregătiți.

Totodată aici se fac 3 probe de distanță pentru insigna internațională C-ul de Argint.

Mocrea cu un frumos bilanț

Școala are o activitate mixtă, de formare la automotor și avion și de instrucție superioară și performanță.

Având ca șef de pilotaj pe Mircea Finescu și instructori șefi pe Gh. Cucu și Atila Csomos, școala realizează: 89 de brevete categoria C, 71 de calificări remorcaj la avion clasa I (instruiți direct în remorcaj de avion), 28 calificări remorcaj avion clasa II-a (cu pasager la bord), 4 insigne C de argint, precum și alte numeroase zboruri de performanță.

Avântul dezlănțuit de reluare în plin a activității de zbor duce la înregistrarea unor rezultate remarcabile în cele 12 școli din țară. Se consemnează: 82457 starturi, însumând 5615 ore de zbor; 1010 km în zboruri de distanță, 726 calificări de categoria C, 141 calificări remorcaj de avion clasa I, 28 calificări clasa a II-a, 2 recorduri naționale și 12 insigne C de argint. Realizatorii acestor insigne internaționale sunt: Constantin Atanasiu (Sânpetru), Gh. Cucu, Viorel Ciuhandru, Iuliu Gionea, Gheorghe Gerogescu (Mocrea), Emil Iliescu (Timișoara), Alex Macsec, Adalbert Gyurca, Gh. Maistorovici (Dezmir), Paul Manu (Dezmir), Ștefan Lutsch, M. Cârstoiu, M. Iliescu (Tg. Mureș).

1950

Este anul dezlănțuirii de recorduri și performanțe, precum și a primului campionat național de planorism. Rezultatele sunt încurajatoare, recordurile și performanțele fiind mereu atacate și depășite.

Comisia Centrală a Aviației Sportive

La 14 ianuarie se înființează „Comisia Centrală a Aviației Sportive” – CCAS – cu rang de minister, fiind în subordonarea directă a Consiliului de Miniștri (președintele acesteia, Vasile Scorțea, asistă la ședințele Guvernului). Noua organizare va da un avânt deosebit sportului aviatic (în 1953 CCAS va fi înlocuită de AVTCF, care în 1954 se va transforma în „AVSAP” și va depinde direct de Ministerul Apărării Naționale). Tot personalul aviației sportive din Direcția Generală a Aviației Civile este transferat la CCAS, iar vicepreședinte al acesteia este numit Dumitru Ivan, care deține și funcția de secretar general al Federației Române de Aviație până în anul 1952.

Import de planoare

Din Ungaria se importă două planoare de performanță R-22 „Futar” și opt R-8 „Piliș” de antrenament și performanță.

Din Cehoslovacia se importă din țara vecină, planorul de performanță L.G.-125 „Sohaj” în zece exemplare. În anul următor se mai achiziționează încă 14 exemplare Sohaj II, prevăzute cu roată balon pentru ușurarea transportului și decolării. Această zestre prețioasă va sta la baza realizărilor viitoare de performanțe și recorduri timp de un deceniu.

Fabrica de planoare de la Reghin

Datorită necesităților de perspectivă și în urma contactelor și tratativelor dintre serviciul tehnic din CCAS – ing. Alexandru Marcu – și directorul Complexului de Prelucrare a Lemnului IFIL-Reghin – ing. M. Diamantstein – , în primăvară se pun bazele Fabricii de planoare de la Reghin, ridicată și pusă în funcțiune de la „zero” de fostul instructor și șef de pilotaj Vladimir Novițchi (tehnician înăscut, care din pasiunea pentru planorism și-a abandonat studiile la Politehnica din Timișoara, în ultimul trimestru al ultimului an de învățământ) și care aici va da dovada întregii sale capacități de muncă și dăruire în slujba aviației.

Fabrica construită rapid în primăvară din hale de lemn după indicațiile lui Novițchi, adăpostește din mers „utilajele și dispozitivele” necesare, fabricate „ad hoc” după proiecte proprii. Personalul este școlarizat prin cursuri intensive tot de neobositul și entuziastul „Vova” care în vară va livra primele serii de planoare de școală faza I pe care au făcut „ucenicia” primii învățăcei, viitori „artiști virtuozii” în construcții aviatice.

Fabrica va proiecta și fabrica cu febrilitate, extinzându-se și diversificându-se continuu, pentru ca după 5 ani, în urma rezultatelor obținute, să se construiască hale moderne din beton și sticlă.

Se va trece în timp și la fabricarea de avioane ușoare după proiectele originale ale lui „Vova Novițchi” care aici a făcut adevărate minuni sub toate aspectele, fiind foarte apreciat de toți membrii colectivului, acesta iubindu-l și respectându-l deopotrivă.

În 1950 în afara celor 51 exemplare tip ICAR de faza I pe care și-au făcut ucenicia au mai început fabricarea în serie a planorului RG-1 Baby din care până în 1958 se vor realiza 188 exemplare de o deosebită calitate și acuratețe pe care vor zbura mii de elevi formați în perioada maximă de instruire forțată.



RG-1 „Baby” - Reghin



Zborurile de recepție se execută de pe terenul fabricii și mai ales pe aerodromul școlii din Tg. Mureș.

Între 1950 și 1961 se vor construi 7 tipuri de plane din care 6 prototip, în total de 364 exemplare și 3 prototipuri de avioane de sport în total 24 exemplare, 20 dube platformă pentru transportul planelelor demontate, un agregat cu pernă de aer pentru recoltarea stufului din Delta Dunării și un elicopter experimental, acestea două din urmă în colaborare cu ing. Gh. Rado.

Zbor plutit cu ICAR

La Sânpetru pe panta de vest a Lempeșului în ziua de 21 aprilie instructorul Ovidiu Popa, execută un zbor plutit la pantă (cu planorul faza I de instrucție elementară ICAR) de 31 de minute depășind cu 300 m înălțime locul de lansare.

La Sibiu se înființează o școală de planorism

Pe aerodromul Șura Mică se înființează o școală de planorism care va funcționa până în anul 1953, când se va muta la școala nouă de la Săliște, special construită în acest scop.

Finescu își îmbunătățește recordul de distanță

La 18 mai, decolând de la București – Dudești-Cioplea – cu un planor de performanță Sonaj-I, Mircea Finescu reușește un zbor de distanță de 178 km până la Medgidia, îmbunătățindu-și recordul deținut din 1948.

Gh. Cucu depășește recordul lui Finescu

La 11 iunie comandantul școlii Mocrea, cu un planor Weihe, realizează un zbor de distanță de 236 km până la Ucea de Jos, doborând recordul de acum nici o lună al lui Finescu. Concurența continuă.

Miting aviatic la Tg. Mureș

La 18 iunie pe aerodromul din Tg. Mureș are loc un mare miting aviatic susținut cu virtuozitate prin acrobație cu avioane, plane și lansări de parașutiști, precum și cu zboruri de agrement.

O traversare a Carpaților cu un planor biloc

Seria performanțelor continuă. La 20 iunie, tot de la Sânpetru, cu un planor de performanță biloc, Krainich-II, șeful de pilotaj Mihai Adăscăliței, împreună cu elev instructor Gh. Mihăilescu, reușesc o primă traversare a Carpaților cu un planor cu două locuri, după un zbor de 130 km distanță.

Traversarea s-a făcut pe Valea Buzăului, iar aterizarea a avut loc la Smeeni la cca. 15 km sud de Buzău.

Ovidiu Popa se dezlănțuie cu un valoros record

La 21 iunie de la Sânpetru, cu un planor Sohaj, instructorul Ovidiu Popa, execută un zbor de distanță de 171 km până la Vințiu de Jos, în tentativă de record.

După cinci zile la 26 iunie, cu un planor Weihe, plecând tot de la Sânpetru, traversează Carpații sudici și aterizează în Bulgaria la Verbiene lângă Novipasar, parcurgând în linie dreaptă 297 km. Măsurătoarea a dat naștere la controverse (delegați DAC împreună cu specialiști militari pe hărți de stat major, au măsurat 308 km).

Popa Ovidiu nu s-a putut ocupa de măsurători deoarece la întoarcerea în țară, a fost „reținut” două săptămâni la securitate, pentru presupusa intenție de a fugi din țară.

Astfel recordul național este împins către 300 km și va rezista doi ani.

Vizita în zbor a unui planorist Cehoslovac.

La 25 iunie pilotul ceh T. Manka cu un Sohaj parcurge 398 km de la Bratislava la Ciuhoiu, județul Bihor, în România.

Tentativele de record continuă

La 5 iulie Valeriu Popovici, șeful de pilotaj al școlii Mocrea-Arad, execută cu un planor Sohaj, un zbor de distanță de 150 km pe Valea Mureșului, de la Mocrea la Bimținți, lângă Orăștie, în satul unde s-a născut Aurel Vlaicu.

Primul zbor de distanță la Iași

La 9 iulie instructorul Gh. Gâlcă, parcurge cu un planor Baby 67 km de la Iași la Munteni (4 ore și 20 minute) inaugurând zborurile de distanță din capitala moldovei și îndeplinește normele pentru insigna internațională C de argint.

Recorduri de distanță cu țel fix

La 10 iulie, comandantul școlii Iași Cornel Bogdan, execută un zbor de distanță cu țel fix pe ruta Iași-Tecuci de 145 km. Recordul rezistă numai o zi, deoarece în ziua următoare, la Dezmir, șeful de pilotaj Attila Csomos, tot cu un planor Sohaj, reușește un valoros zbor de distanță cu țel fix de 192 km pe ruta Cluj-Sânpetru Brașov. Pilotul nu avea cunoștință de recordul din ziua precedentă.

Ovidiu Popa – o nouă performanță

La 14 iulie Ovidiu Popa, cu un planor Sohaj, pleacă într-un zbor de distanță, traversează din nou Carpații pe Valea Buzăului, și aterizează la Ciulnița, în Bărgan, parcurgând 210 km.

După două săptămâni la 30 iulie, execută un zbor experimental, cu un planor Baby, la panta din Ozun (21 km nord-est de Brașov) cu o durată de o oră și 10 minute.

La Giulești primul concurs național de planorism

Între 6 și 20 august are loc pe aerodromul Giulești, Romeo Popescu din București, primul concurs de planorism.

Iau parte 10 concurenți care vor zbura pe același tip de planor, Sohaj-1. Directorul concursului, Eugen Cernescu (șeful sectorului de planorism din CCAS); antrenorul lotului, Petre Crăiniceanu. După executarea a 5 probe valabile, cu rezultate deosebite, se realizează: 9 recorduri naționale (din care cel din 7 august „țel fix Constanța” 212 km distanță, realizat în grup de 7 piloți, merită a fi subliniat) 5670 km total distanțe parcurse.

Clasamentul general a fost următorul: I Mihai Iliescu (Timișoara), II Alexandru Macsek (Cluj), III Ovidiu Popa (Brașov), IV Paul Manu (Cluj), V Gh. Cucu (Arad), VI Mircea Finescu (București), VII Mircea Cârstoiu (Petroșani), VIII Rodica Popescu (București), IX Tudor Corneșan (Iași), X Zoltan Demeter (Tg. Mureș).

Prin amploarea și rezultatele obținute acest prim concurs național a relevat calitatea concurenților și a organizatorilor.

Cele nouă recorduri ale concursului național

Condițiile de întrecere între participanți au stimulat performanța și prin aceasta rezultatele care s-au concretizat prin stabilirea de numeroase recorduri.

Rodica Popescu, singura femeie participantă din concurs

Realizează șase recorduri feminine, din care trei cu câștig de înălțime, confirmate prin barogramele verificate de comisia sportivă:

Trei recorduri de înălțime feminine

- 7 august 1850 m

- 15 august 2140 m

- 16 august 2270 m.

8 august – distanță liberă de 90 km pe ruta Giulești-Ghimpați.

15 august – distanță dus-întors de 100 km pe ruta Giulești-Ploiești-Giulești.

16 august - viteză de triunghi de 100 km - 32,6 km/h.

Distanță cu țel fix de 212 km București – Constanța

La 7 august toți cei 7 concurenți (din 10) care ating țelul fixat, Constanța, sunt declarați recordmeni la această probă, în ordinea sosirii: Ovidiu Popa, Mihai Iliescu, Mircea Cârstoiu, Alexandru Macsek, Gh. Cucu, Paul Manu, Mircea Finescu.

Distanță țel fix dus-întors

la 15 august concurenții care realizează proba de zbor distanță cu țel fix, și întoarcerea la locul de plecare, București-Ploiești-București (120 km) sunt declarați recordmeni. Aceștia sunt, în ordinea sosirii: Mihai Iliescu, Macsek Alex., Gh. Cucu, Manu P., Cârstoiu Mircea, Demeter Zoltan.

Viteză pe triunghiul de 100 km

La 16 august proba de viteză pe traseu triunghiular (Giulești-Crivina-Titu-Giulești) de 100 km este câștigată de Mircea Finescu care realizează 43,16 km/h, și este declarat recordmen.

Valorosul Attila Csomos îndepărtat abuziv

La 20 august șeful de pilotaj Attila Csomos de la Cluj este concediat abuziv, pe motive pretins politice. Va fi înlocuit cu Mircea Finescu, care, ca și până acum va depune o muncă fructuoasă atât ca instructor, cât și ca pilot de performanță.

Ciubul de vulturi de la Dezmir cu noi performanțe

Reîntorși de la campionatul național, cu experiența extinsă, piloții clujeni fac noi „isprăvi” demne de menționat. Decolând din automosor, instructorul Alexandru Macsek, cu un planor Weihe, face un original zbor de distanță, cu țel fix Brașov, în două etape. În prima, ajunge la Tg. Mureș unde aterizează din cauza unei crize în formarea curenților ascendenți termici. Dar nu renunță la continuarea zborului de distanță. Schimbă planorul cu un Sohaj și, decolând tot din automosor, pleacă mai departe și ajunge cu bine la Sânpetru. Câteva zile mai târziu, același pilot, reîntors la Cluj, execută cu un planor Weihe un alt zbor de distanță, cu țel fix Oradea de 140 km.

Tot aici instructorul Paul Manu își reeditează

performanța de durată de anul trecut cu un zbor de mare rezistență de 12 ore și 2 minute.



Colectivul de la Dezmir: P. Manu, Gh. Cucu, I. Moraru, St. Mihașiu, K. Ambruș, B. Bartha

Record de durată pe planor biloc

La 20 septembrie la panta de la Dezmir, șeful de pilotaj Mircea Finescu și instructorul Alexandru Macsek, cu un planor biloc Krainich, reușesc să se mențină în aer 11 ore și 18 minute. Aterizarea s-a făcut din cauza slăbirii vântului.

Este primul record de durată în dublă comandă omologat.

La Mocrea zbor de durată de rezistență

La 22 septembrie șeful de pilotaj Valeriu Popovici realizează cu un planor Baby un zbor de durată de 11 ore și 16 minute, în curenți ascendenți dinamici la panta de la Mocrea.

Piloții din Ungaria aterizează la noi

Zborurile piloților români în Ungaria vecină, precum și a piloților unguri în România, devin aproape o obișnuință, astfel doi planoriști maghiari, fiecare cu un monoloc de performanță, execută un zbor de distanță de 420 km de la Budapesta la Orșova.

Instructorul și constructorul Ovidiu Popa

La Centrul Național de la Sânpetru, instructorul Ovidiu Popa (care, ca și Vladimir Novîchi la Timișoara, sacrificase Politehnica pentru planorism) dovedește har și pricepere în construcțiile de planoare. Înzestrat cu mult talent, proiectează și realizează în atelierul școlii un planor acrobatic, „OP-1” cu mare ecart de viteză (între 80 și 400 km/h...).

Ovidiu Popa avea pasiunea pentru acrobație din Școala Militară de Ofițeri de Aviație.

Planorul construit cu concursul maestrului Nic. Năstase, un artist în profesie, va deschide seria planoarelor viitoare „OP” ale dotatului zburător și constructor Ovidiu Popa.

La Câmpina se adaptează două bilocuri de școală

Instructorul Mircea Griva, după experiența reușită de anul trecut de la Petroșani, împreună cu maestrul Nic. Ivănescu, responsabilul tehnic al școlii, modifică două planoare monoloc SG-38, Schulgleiter, în dublă comandă. Datorită acestei inovații, instrucția de formare elementară

pe terenul scurt și dificil de la Câmpina, se va ameliora în mod simțitor și va da rezultate favorabile prin această combinație de instruire în simplă și dublă comandă.

Revista Aviația Sportivă

Apare revista săptămânală „Aviația Sportivă” care până la încetarea apariției în 1955, va relata în paginile sale multe din realizările și problemele planorismului.

Cele 12 școli existente realizează: 112226 starturi, cu 7179 ore de zbor; 7896 km parcurși în zboruri de performanță și concurs; 1018 calificări categoria C din care 373 brevete C; 11 insigne internaționale C de argint.

Se stabilesc 17 recorduri naționale din care 9 în concurs.

1951

Planurile anuale și cincinale de stat pătrund și în cadrul formării de piloți sportivi, la care se mai adaugă și conjunctura internațională a zorilor „războiului rece” care, camuflat, are scopul de a forma o mare masă de piloți din care cei mai dotați să fie îndreptați către aviația militară.

Import de planoare

Se importă din Cehoslovacia 14 planoare de performanță Sohaj II și patru „Lunak” de performanță și acrobație, iar din Ungaria două R-22 SV „Superfutar”.



Planor Lunak

Record de durată pe biloc la Cluj

Anul performanțelor debutează la Dezmir-Cluj cu un zbor la pantă de 17 ore și 9 minute, ceea ce constituie un nou record la clasa D-2. Zborul a fost realizat cu un planor Krainich, la data de 11 mai, de către șeful de pilotaj Mircea Finescu și instructorul Alexandru Macsek, care au dat dovadă de o mare rezistență fizică. Acest record rămâne „record definitiv”, deoarece până la scoaterea acestei probe de către FAI, în anul 1954, nu a mai fost întrecut.

Zbor de durată la Iași

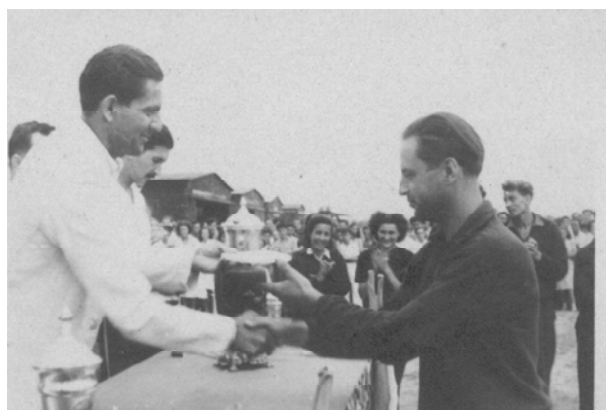
La 12 mai, la panta de la Vlădiceni, Gh. Gâlcă reușește să zboare plutit timp de 10 ore și 6 minute cu un planor Baby II-B.

Din nou la București – Campionatul Național

Între 1 și 18 iulie s-a ținut pe aerodromul Giulești-„Romeo Popescu” al doilea campionat național de planorism.

Concursul a fost condus de Eugen Cernescu (director concurs), Petre Crăiniceanu (antrenor), Gh. Cucu comisar sportiv.

Au participat 11 piloți (8 instructori profesioniști și 3 sportivi de performanță) care au zburat pe același tip de planor, Sohaj. S-au efectuat 4 probe valabile. În cadrul acestora, beneficiind de condiții meteo favorabile, s-au realizat: 12 recorduri naționale, 4 probe de înălțime pentru insigna C de aur (aici trebuie subliniat meritul antrenorului federal, care a inițiat un curs scurt, dar intensiv de zbor fără vizibilitate, ce a favorizat efectuarea acestor probe), 5130 km parcurși. Primele 3 locuri din clasamentul campionatului au fost ocupate, în ordine, de: Mircea Finescu, Ovidiu Popa, Gh. Gâlcă.



Campionatul național 1951 - este felicitat antrenorul Petre Crăiniceanu

Cele șapte recorduri stabilite în timpul campionatului

I. – 7 iulie – țel fix 220 km dus-întors Giulești-Ciulnița-Giulești.

- clasament: 1. Finescu Mircea, 2. Popa Ovidiu, 3. Iliescu Mihai, 4. Gâlcă Gh., 5. Gh. Maistorovici

II. – 8 iulie – țel fix 110 km (Femei), Giulești-Ciulnița

- Olga Gionea și Valentina Ghinea

III. – 12 iulie – viteza pe triunghi 100 km, Giulești-Clejani-Giulești (Femei)

- Valentina Ghinea, 38,71 km/h

IV. – 12 iulie – înălțime absolută (Femei) 3050 m

- Valentina Ghinea (în nori)

V. – 12 iulie – câștig de înălțime (Femei) 2730 m

- Valentina Ghinea

VI. – 12 iulie – înălțime (Bărbați) 4350 m

- M. Finescu (în nori)

VII. – 12 iulie – viteză pe triunghi de 100 km

- M. Finescu, 55,5 km/h

La Bistrița un biloc de faza I

În iulie Ludovic Salcovschi, responsabilul tehnic al școlii, transformă un planor de faza I monoloc, SG-38, într-un biloc, pentru instrucție în dublă comandă. Modificarea se dovedește a fi, ca și la Câmpina și Petroșani, foarte utilă în instruirea mixtă.

Gh. Cucu experimentează o pantă în Banat la Ponor

În luna august Gh. Cucu experimentează cu un planor Baby posibilitățile pantei de al Ponor în apropiere de Reșița, dar amplexarea investițiilor depășește interesul, pentru înființarea unei școli.

Lui Eugen Cernescu i se taie aripile

La 15 octombrie în condițiile „luptei de clasă” fiul de preot Eugen Cernescu, acest „urias” al planorismului Românesc, este forțat să se transfere în alt domeniu de

Scorțea, care conducea instituția din care a fost îndepărtat. Asemenea gesturi se vor repeta din nefericire în anii următori. „Aviația Roșie” debarasându-se de unele din cele mai bune elemente considerate „nesănătoase”.

Cultul pentru profesorul Eugen Cernescu pionier și constructor al planorismului românesc, va dăinui. Exemplul lui de modestie și noblețe, de echilibru și caracter deosebit, de mare îndrumător și pedagog, va rămâne în amintirea elevilor și colegilor săi. După dureroase despărțiri de planorismul lui drag, căruia i-a dăruit cei mai frumoși ani ai tinereții, va continua să-și sfătuiască colegii cu înțelepciune și competență atunci când va fi solicitat în particular.

Reghinul fabrică primul biloc de performanță

Cu tenacitatea și elanul său creator, Vladimir Novițchi reproiectează planorul Krainich II pe care îl prezintă în variantă cu aripă dreaptă (fără unghiul clasic ca la aripa de pescăruș) fără să-i compromită cu ceva calitățile aerodinamice simplificând astfel construcția. Acest RG-2 primește denumirea de „Partizan” după moda timpului. Acest reușit planor va fi construit în 17 exemplare până în 1954 și va avea mare succes și randament în exploatare, obținând 17 recorduri.



Recepție planor RG-2 „Partizan”

S.E.M.A.T. – Otopeni fabrică automosoare bitambur

Atelierele centrale de la Otopeni ale CCAS, sub îndrumarea competentă a distinsului tehnician acrobat și instructor motorist, Carol Podgurschi, în baza proiectului ing. Victor Stroescu din serviciul tehnic al CCAS și Nicu Marinescu, realizează o serie de 14 automosoare cu doi tamburi pentru înfășurarea cablului, echipate cu motor de camion Ziss. Prin dotarea școlilor cu acest reușit agregat se vor tripla posibilitățile de lansare a planoarelor.

Supraviețuirea constructorilor brașoveni

În cadrul uzinei „Tractorul” – fost IAR – este tolerată o activitate de construcții aviatice, până la 1 iunie 1951, când la insistența ing. Constantin Gheorghiu și ing. Radu Manicatide se înființează secția 3-ARMV Brașov (atelier de reparații material volant). Acesta este găzduit în hangarul nr. 3 al vecinilor de peste aerodrom, la flota de

bombardament. Acest adăpost a fost obținut cu sprijinul Col. Milu comandant al unității militare (vestit pilot de vânătoare și pilot de încercare la IAR) care i-a primit cu multă înțelegere și ajutor pe cei forțați să plece din „propria casă”. Aici vor supraviețui până la 1 noiembrie 1959 când prin restructurarea URMV-urilor își vor lua din nou „casa la spinare” și se vor muta la Ghimbav, la insistențele ing. I. Șilimon, tolerați de întreprinderea de industrie locală (IIL) și de școala de pilotaj care le pune la dispoziție aerodromul, un hangar și anexele administrative.

Acestea vor forma nucleul viitoarei mari întreprinderi de construcții aeronautice, care va lua ființă la 14 noiembrie 1968 (ICA) și va lucra sub această denumire 22 ani până în 1990 când va reveni la vechea titulatură I.A.R. (Industria Aeronautică Română).

Acrobație cu planeare la mitinguri aeriene

Petre Crăiniceanu, cap de formație, încadrat de Mircea Finescu și Ovidiu Popa, sunt ovaționați la mitingurile aeriene din toată țara, cu formația de trei planeare în evoluții acrobatice de rafinament și virtuozitate.



Carusel de trei planeare deasupra tribunei

În cele 13 școli, cu 93 de instructori încadrați, se realizează: 175623 starturi însumând 6000 km zbor de distanță parcursi, brevetarea a 1418 piloți categoria C și 3 insigne internaționale de argint.

Sunt stabilite 9 recorduri naționale.

1952

Ca urmare a supralicitării șefului de pilotaj Mircea Cârstoiu de la Sânpetru de a forma 300 de piloți categoria C, planul școlilor este majorat aproape la dublu în acest an, față de cel din anul precedent.

În această situație, când se planifică 2600 de piloți categoria C, instructorii de zbor vor fi suprasolicitați. Performanțele și recordurile scad dramatic și campionatele naționale de planorism nu se vor mai ține până în 1956.

Formare „planificată” de piloți

Moda planurilor anuale, bianuale și „cincinale se propagă și în aviația sportivă. Pentru acest scop de formare a piloților „pe bandă rulantă” ca în uzine, școlile de planorism sunt împărțite în trei categorii, avându-se în vedere: mărirea și degajarea terenului, dotarea cu planeare, sisteme de lansare, numărul instructorilor angajați și posibilitățile de cazare.

I – Plan școală 100 piloți categoria C (Câmpina, Dudești-Cioplea, Petroșani)

II – Plan școală 200 categoria C (Bistrița, Iași, Reșița, Sibiu, Timișoara, Tg. Jiu și Tg. Mureș)

III – Plan școală 300 categoria C (Dezmir, Mocrea și Sânpetru)

Comisiile aviatice regionale vor asigura recrutarea elevilor și chiar instructorii vor fi obligați să bată pe la porțile uzinelor pentru a strânge cu „arcanul” elevi pentru „realizarea planului”.

La Tg. Jiu o școală de planorism

La 28 martie se inaugurează școala de la Preajba de lângă Tg. Jiu, care a preluat materialul de zbor și personalul instructor de la Geamăna-Pitești.

Această școală va funcționa până în 1958 când se va desființa, iar materialul de zbor va fi transferat la Deva.

La Sibiu o nouă școală și conducerea arestată

Tot în primăvară (la 1 aprilie) se inaugurează noua școală de la Săliște-Sibiu. Școala, dotată modern cu hangar, spații de cazare, având personalul instructor și planoarele preluate de la Șura Mică-Sibiu. Va funcționa, cu bune rezultate, până la 6 mai 1958, când va fi desființată.

În urma unui accident al unui elev, comandantul școlii Ion Crăcăoanu, și șeful de pilotaj, Petre Crăciuneanu, sunt reținuți de securitatea din Sibiu, pentru cercetări, timp de o lună.

Un zbor termic răsplătit cu închisoare

În urma unui prelungit zbor termic, de 7 ore și 30 minute, în zona Aradului, executat de șeful de pilotaj Gh. Jiga, este alertată aviația de vânătoare pentru... tentativă de fugă! După aterizarea pe aerodromul Mocrea de unde decolase, pilotul este arestat de securitatea din Arad, și reținut timp de patru luni (2 mai - 2 septembrie), după care este mutat la Iași... pentru a fi cât mai departe de granița de vest.

Gh. Cucu depășește 300 km și obține prima insignă C de aur

În ziua de 13 iunie, Gh. Cucu șeful de pilotaj de la Dezmir-Cluj, decolează din automosor cu un planor Sohaj II și realizează un zbor memorabil de aproape nouă ore, parcurgând cu numeroase peripecii distanța Cluj-Ziliștea Buzău, măsurată în linie dreaptă cu 318 km. Zborul care a cuprins și traversarea Carpaților Meridionali, constituie un nou record național de distanță liberă și totodată conferă pilotului prima insignă internațională C de aur, realizată la noi în țară.



Gheorghe Cucu - primul C de Aur din România

Zbor alpin la Petroșani

La 8 iulie comandantul școlii, Cornel Morariu, lansat din automosor, cu un planor Sohaj, face un interesant zbor alpin de peste 6 ore, în curenți ascendenți termici și dinamici în mijlocul munților, unde atinge o înălțime de 2500 m peste locul de decolare.

Reghinul produce de zor

La sfârșitul lunii august fabrica de planoare de la Reghin prezintă pentru zborurile de recepție și omologare un planor prototip biloc de instrucție elementară RG-3 (botezat după moda vremii „Stahanov”). Aparatul dă rezultate bune și vine să îndeplinească un gol destul de resimțit în instruirea elementară.



Planor faza I, biloc - RG-3 „Stahanov”

Până în 1955 fabrica va produce o serie de 25 exemplare. Tot aici, în acest an, prin grija și preocupările permanente al lui Vova Novîtchi, se vor construi 12 dube-platformă pentru transportul planoarelor de performanță, cu care vor fi dotate toate școlile din țară

Nicolae Blebea obligat să părăsească planorismul

La 30 septembrie valorosul instructor Nicolae Blebea, comandantul Centrului de la Sânpetru, părinte blând și înțelept al multor serii de piloți planoriști, fiu al „clasei muncitoare”, pilda de dăruire, devotament și competență profesională, este obligat, și el, să părăsească planorismul, și să-și caute de lucru în alt domeniu de

În cele 13 școli existente, încadrate cu 121 de instructori s-au realizat: 271582 starturi însumând 16715 ore de zbor; 2792 calificări piloți categoria C (în cadrul planului impus), 96 calificări în remoraj de avion (din care la Dudești-Cioplea 38 clasa I și 11 clasa II, pe biloc cu piloții de la antrenament și performanță, iar la Sânpetru 36 clasa I în cadrul cursului de pregătire instructori). Calificarea unei serii de 24 instructori de zbor care vor activa chiar din acest an.

La capitolul performanță s-au înregistrat: un record și o insignă de aur; două insigne de argint. Totalul km parcurși în zboruri de distanță a fost redus, sub 500 km.

La capitolul formare, rezultatele favorabile au fost posibile pe de o parte dotării școlilor cu planoare fabricate la Reghin și automosoare cu dublu tambur; executate în atelierele CCAS, iar pe de altă parte, și în cea mai mare măsură, muncii pline de sacrificii și dăruire depuse în special de instructorii de zbor, care în mod obișnuit au lucrat eroic, 16 ore pe zi.

1953

Avalanșe de performanțe și recorduri pe planor biloc la Dudești-Cioplea

La 4 iulie echipajul feminin Valentina Ghinea – Antoaneta Ștefănescu cu un planor RG-2 „Partizan” realizează un zbor de distanță liberă de 111 km, de la Dudești-Cioplea-București până la Ciulnița. Acesta devine primul record feminin la biloc.

La 6 iulie echipajul mixt Valentina Ghinea – Vladimir Pâslaru tot pe un biloc „Partizan” realizează un zbor de distanță liberă de 150 km, de la Dudești-Cioplea la Cobadin, județul Constanța.

La 7 iulie tandemul feminin Vali Ghinea – Toni Ștefănescu își doboară propriul record, efectuat cu trei zile în urmă, tot pe „partizan”, împingându-l la 152 km, aterizând la Cochirleni, lângă Cernavodă, județul Constanța.

La 8 iulie Ovidiu Popa și Nicolae Cociustergiu, cu bilocul „Partizan” repetă traseul fetelor din ziua precedentă și aterizează tot la Cochirleni, depășind vechiul record la biloc masculin.

La 1 august, Mircea Finescu și Ovidiu Popa realizează un record de viteză pe traseu triunghiular de 100 km pentru planor biloc (Partizan) de 38,47 km/h.

Mircea Finescu, două performanțe, un record și insignă de aur

La 8 august Mircea Finescu cu un planor (R-20 „Futar”) pleacă de la Dudești-Cioplea țel fix Iași. După un zbor de 6 ore aterizează la Vaslui, parcurgând 281 km, la numai 55 km de țelul propus.

După 3 zile, la 11 august, cu același planor, decolează de la Iași tot într-un zbor cu țel fix, dar în sens invers. După un zbor îndârjit de 7 ore și 37 minute, din cauza condițiilor meteo nefavorabile spre București, schimbă capul compas spre sud și aterizează la Călărași. Zborul de 327 Km în linie dreaptă Iași Călărași constituie însă un record național de distanță liberă și totodată aduce perseverențului performer mult râvnita insignă internațională de aur.

La Dudești-Cioplea roadele instruirii superioare
Programul „susținut” de instrucție superioară de la

Dudești-Cioplea, se concretizează, la sfârșitul sezonului de zbor cu obținerea a 13 insigne internaționale C de argint de către piloții sportivi de la programul de antrenament și performanță. Succesul s-a datorat instructorilor de zbor Mircea Finescu și Ovidiu Popa care i-au îndrumat.

W.K.-4, încercat în zbor la Târgu Mureș

Planorul de mare performanță W.K.-4, proiectat și construit la Sânpetru de ing. Witold Kasprzyk între 1942-1944 este terminat la Reghin de V. Novîtchi și încercat în zbor de Petre Crăiniceanu care este entuziasmat de calitățile planorului, dar din cauza îmbătrânirii materialului nu este dat în exploatare, rămânând numai o frumoasă amintire.

Noutăți la fabrica de planoare de la Reghin

În toamnă entuziaștii constructori de la Reghin prezintă planorul de școală faza I monoloc RG-4 „Pionier” – creație originală a lui Vladimir Novîtchi, care a proiectat o „bijuterie de planor”. Reduce la maximum hobanajul și grinda zăbreliată a fuselajului clasic la această fază de planor. La o anvergură de 10,5 m cu prinderea de fuselajul monoputră prin intermediul a câte doi montanți din lemn lamelat, prin greutatea sa redusă sub 100 kg și dispariția „pădurii de cabluri și holbane”, având atașată la fuselaj o roată basculantă pentru transportul pe teren numai de către două persoane.



Planor RG-4 „Pionier”

Această „minune constructivă” cu finețea 14,5, cu o maniabilitate și stabilitate notabile – după mici rețușuri în perioada de omologare, va face o prestație excelentă în instruire și va deveni „vedetă” atât prin calitățile sale la instruirea elementară cât și la zborul plutit la pantă și termic în varianta unui carenaj tip „ou”, simplu și ușor de adaptat la postul de pilotaj.

Îndrăgitul „Pionier” va fi confecționat în 62 de exemplare până în 1955, și va fi utilizat în școli cu mult succes până după 1965.

Ing. Iosif Șilimon începe seria planoarelor „IS”

Lângă Brașov, la Ghimbav, inițial la Întreprinderea de Industrie Locală, care cu timpul, sub diverse titulaturi (ARM, URMV, până să devină Întreprinderea de Construcții Aviatice I.C.A. și apoi I.A.R.) ing. Iosif Șilimon, în condiții de lucru dificile, deschide seria „IS”-urilor cu planorul de performanță IS-3, o construcție originală din metal, placaj și pânză, cu carlinga închisă tip ou, având în continuare, în locul fuselajului clasic, un tub de duraluminu în care erau încorporate comenzile, iar la capăt ampenajul orizontal



și vertical. În anii următori va beneficia de alte două variante IS-3A și B, cu diverse soluții de îmbunătățire, va primi porecla de „țeava”, pe lângă denumirile oficiale Vuia II și III și va contribui la obținerea câtorva recorduri naționale, stârnind curiozitatea și aprecierea peste hotare în confruntări internaționale.



IS-3 „Țeava”

Aviația sportivă intră în reorganizare

În toamna acestui an CCAS, Comisia Centrală a Aviației Sportive, dependentă direct de președinția Consiliului de Miniștri, este desființată și întregul personal și dotările trec în subordinea Ministerului Apărării Naționale. Prin noua formulă AVTCF (Asociația Voluntară pentru Tineret și Cultură Fizică) pentru ca în anul viitor să-și schimbe denumirea în AVSAP (Asociația Voluntară de Sprijinire pentru Apărarea Patriei) care va conduce destinele aviației sportive – ca sport tehnico-aplicativ și care în 1960 va fi preluat de Comisia Națională de Educație Fizică și Sport (CNFS).

Primul motoplanor realizat în România

La Ghimbav, ing. Radu Manicatide, readuce în actualitate planorul experimental din 1943, RM-10 „Rața” cu aripa-profundor plasată în fața postului de pilotaj. Noua variantă RM-12 devine motoplanor prin fixarea în spatele aripei principale, a unui motor ușor cu doi cilindri cu o putere de 20 CP. Motorul este plasat în spatele postului de pilotaj care de data aceasta este carenat și dotat cu sistem de tren de aterizare, triciclu pe roți, față de construcția inițială RM-10.

Este anul de vârf al formării exagerate, când se atinge apogeul numărului de starturi 296859 – cu un total de 23 963 ore, dar numai cu 1992 km. Rezultă 3217 certificări categoria C, 18 insigne de argint, una de aur și un record, 12 noi instructori formați la Sânpetru.

Acest efort deosebit se datorează celor 119 instructori care au fost pur și simplu vlăguiți și întregului personal din cele 13 școli care au funcționat cu o dăruire și sub o presiune care nu se vor mai repeta.

Numărul mare de piloți formați între 1949 și 1953 vor constitui rezervorul activității viitoare de performanță, iar cantitatea mare va influența pozitiv cunoașterea și propaganda pentru planorism, pe lângă beneficiul de a da tineretului o frumoasă preocupare, distrăgându-l de la

eventuale preocupări negative.

1954

Acest an debutează din luna februarie cu o concediere masivă în rândul personalului instructor, atât la planorism cât și la celelalte discipline aviatice (la planorism din 119 instructori rămân 81 până la sfârșitul sezonului de zbor). Noua conducere „militară” AVTCF și interesele „superioare” reduc planul de formare (se pare că în urma realizărilor spectaculoase în domeniul rachetelor) interesul pentru formarea masivă de piloți, scade și „balonul de dezumflă”.

Definitivarea metodei de predare

În a doua jumătate a lunii ianuarie și toată luna februarie în timpul mării înzăpeziri din 1954 se ține la școala de la Strejnic Ploiești, ultimul curs de prelucrare și definitivare a metodei noi de predare a instruirii direct în simplă comandă (ajutat numai de planorul de dublă comandă RG-3) cursul început în 1952 de Petre Crăiniceanu este terminat aici tot de acesta, și i se dă forma finală de redactare.

Mircea Finescu realizează trei recorduri naționale

La campionatul internațional de planorism al Poloniei ținut între 13 și 27 iunie la Centrul Național de la Leszno, Mircea Finescu concurând din partea României, realizează în două probe, trei recorduri naționale și câștigă locul I la proba de viteză pe triunghi de 100 km concurând pe prototipul IS-3, „Vuia I”, poreclit aici „țeava”, care stârnește curiozitatea și respectul pentru planorul românesc construit de I. Șilimon.



Mircea Finescu cu IS3-Vuia I

23 iunie – record țel fix de 305 km, pe traseul Leszno-Kielce, și primul diamant la insigă de aur.

23 iunie – record de viteză medie – 74,5 km/h, pe 300 km distanță la țel fix

25 iunie – record viteză pe circuit triunghiular de 100 km – 72,3 km/h viteză medie.

La Ghimbav două variante IS-3

URMV-3 (Uzina de Reparații Material Volant) de la Ghimbav lansează variantele planorului de performanță IS-3 A și B tot cu un fuselaj din aluminiu – varianta A dispunând de flaps tip N.A.C.A. și eleroane diferențiale, iar varianta B numai de eleroane diferențiale, de menționat că finețea de 28 era la o anvergură a aripei de 16 m. Ambele variante au rămas în stadiul de prototip.

Din realizările constructorilor de la Reghin

La Reghin se continuă seria de RG-3 „Stahanov” și



RG-4 „Pionier”, și se proiectează RG-5 planor de performanță cu aripa mediană de 15 m anvergură, care va fi finalizat în anul următor și va fi prezentat pentru recepție și omologare sub denumirea de „pescăruș”.

Un planor biloc de performanță și acrobație la București

La Pipera, în cadrul URMV-1 ing. Traian Costăchescu proiectează și în toamnă începe construirea planorului biloc de performanță și acrobație CT-2 cu aripa mediană de 14,6 m anvergură, cu posturile de pilotaj în tandem, care va fi fabricat într-o serie de 12 exemplare, din care două vor fi exportate.

Planorul va fi foarte apreciat, în special la acrobație, în cadrul mitingurilor aviatice și va realiza și un record național la clasa biloc „țel fix”.

Peste 3000 metri la Iași

La 5 august, decolând de la automosor cu un planor Sohaj, instructorul Reinhold Zibula, atinge înălțimea de 3100 m din care 1500 m câștigați în nor.

Noul local al școlii Sânpetru

Prin implicarea directă a lui Vasile Scorțea, noul local al școlii Sânpetru, un model de construcție civilizată, funcțională, dotată cu toate facilitățile moderne și necesare (camere de dormit pentru maxim patru paturi, săli de studiu, piscină, sală de festivități cu instalație de cinema, scenă etc.), cu finisaje deosebite, plasată sub cota 120 a Lempeșului este dat în folosință.



Școala Sânpetru - localul nou - 1954

În cele 13 școli cu 81 instructori, se formează 1408 piloți categoria C și 12 instructori la Sânpetru.

Activitatea totalizează 171450 starturi, însumând 16291 ore de zbor. Se obțin 3 recorduri naționale, un diamant la C de aur și nici o insignă de argint.

1955

A.V.S.A.P. își pune amprenta

Conducerea militară a aviației sportive începe să ia măsuri de reorganizare. La 3 iunie școlile de planorism de la Mocrea-Arad și Iad-Bistrița sunt desființate, iar întreaga dotare mutată pe aeroportul Arad și respectiv la Scheia, lângă Suceava.

„Politica de răspândire” pentru a cuprinde zone de pe tot teritoriul țării, duce la fărâmițarea forțelor din cele 11 școli existente și generalizarea sistemului de instruire cu elevii externi.

Se înființează „puncte de zbor” (adică o singură grupă de elevi) încadrate la minim cu doi, cel mult trei instructori profesioniști la: Bacău, Călărași, Constanța, Galați și Deva. Soluția se va dovedi în timp o „cârpeală” ruptă de realitate.

De asemenea, denumirea funcției tradiționale de șef de pilotaj este înlocuită cu cea de locțiitor pentru zbor preluată mecanic din aviația militară, după modelul sovietic. Această nouă titulatură aberantă și forțată, este fără sens și nu are alt scop decât să „rupă cu trecutul”. În această lucrare se va folosi în continuare vechea denumire.

Un zbor de la Cluj în Ungaria

Anul performanțelor este inaugurat de instructorul Paul Manu de la Cluj care la 8 iunie decolează din automosor cu un planor Sohaj și, după depășirea munților Apuseni pe valea Crișului Repede, aterizează în Ungaria la Puşpeklozany, parcurgând 260 km distanță liberă.

Participare la Campionatul Ungariei

Între 18 și 30 iunie la Dunakezsy lângă Budapesta are loc cel de-al IV-lea campionat al Ungariei, la care participă din România, ing. Mircea Finescu care pilotează prototipul IS-3B „țeavă”. S-au desfășurat patru probe la care au participat 20 de concurenți (19 au concurat pe planorul maghiar de performanță R-22 VS „Superfutar” „Iunius-18”. În clasamentul final Mircea Finescu s-a clasat pe locul trei.

Două recorduri realizate la Dudești-Cioplea

În luna iulie piloții instructori Mircea Finescu și Ion Dragon, cu un planor biloc RG-2 „partizan”, realizează un zbor cu câștig de înălțime de 3650 m, din care peste 2000 m au fost obținuți în zbor fără vizibilitate, în nori.

În aceeași lună cu același tip de planor, instructorii Gh. Cucu și Ion Dragon realizează un record de distanță cu țel fix dus-întors de 208 km pe traseul Dudești-București, până la Radu-Negru lângă Călărași și retur.

Petre Crăiniceanu concediat abuziv

Tot în spiritul „reformat”, la 1 august inspectorul Petre Crăiniceanu, om de mare altitudine profesională, care de fapt conducea planorismul din 1950, și pe care l-a ridicat la cele mai înalte cote, este concediat în spiritul „luptei de clasă”.

Pentru îndrăzneala de a fi dat în judecată instituția care l-a îndepărtat abuziv, va suporta în viitor un șomaj forțat de peste nouă ani.

Activitatea de la U.R.M.V.-1 – București



OP-22 construit de Ovidiu Popa

Între 2 septembrie și 28 octombrie pe aerodromul Pipera, unde își avea baza URMV-1 (Unitatea de Reparații



Material Volant) au loc probele de încercare și omologare în zbor din partea fabricii constructoare, a planorului biloc CT-2, de către pilotul fabricii Ovidiu Popa. Ulterior, Ovidiu Popa, începe și probele de încercare pentru omologarea prototipului său Op-22 un planor ușor de antrenament și performanță (special proiectat pentru zbor în ascendențe slabe, la sugestia mai veche a lui Petre Crăiniceanu). Acest planor se dovedește a fi foarte reușit în scopul pentru care a fost construit și își va dovedi calitățile în concursul de selecție de la Pitești din 1958 când va fi pilotat de Constantin Atanasiu.

Aeroclubul Central

În cadrul organizării AVSAP se înființează „Aeroclubul Central” la București care din 1972 se va intitula Aeroclubul Central Român.

Cei 81 de instructori rămași după restructurările brutale de anul trecut, realizează 114615 starturi de 8307 ore de zbor, califică 859 piloți categoria C, se obțin 3 insigne de argint și două recorduri naționale.

1956

Concursuri de selecție

Pentru a se da posibilitatea de participare la campionatul național și a piloților sportivi categoria C, din acest an începe să se desfășoare *concursul de selecție* regional denumit mai târziu interjudețean. Prima confruntare a avut loc în luna iulie în paralel la Mocrea și Iași, cu câte trei probe (distanță liberă, distanță țel fix și dus-întors).

Primii trei clasati cu dreptul de participare la Campionatul Național au fost: la Mocrea – Ion Hodejeu, Timișoara – Constantin Borza, Cluj – Bela Bartha, la Iași – Iosif Șilimon și Pavel Gorcea – Brașov, Paul Cernișov – Iași.

Două recorduri feminine la Dudești-Cioplea

La 10 iulie, Antoaneta Ștefănescu, cu un planor monoloc de performanță Sohaj II, realizează un record de distanță liberă de 202 km de la București la Cernov, pe malul Mării Negre, în Bulgaria.

La 26 iulie Aurelia Roșianu, tot cu un Sohaj II, realizează un record de 126 km cu țel fix, la Fetești.

Tot de la Dudești, la 17 august, cu un biloc RG-2 „Partizan” echipajul Constantin Atanasiu – Ion Frantz realizează un zbor cu țel fix de 100 km, la Călărași, cu o viteză medie de 61,62 km/h, care nu a putut fi omologat ca record din lipsă de confirmare a orei de aterizare, pe aerodrom fiind numai paznicul analfabet.

Campionatul național

La Dudești-Cioplea se desfășoară între 27 august și 10 septembrie campionatul național, după o pauză de cinci ani.

Participă 20 de concurenți (dintre care 8 instructori profesioniști și 12 piloți sportivi de performanță). Condițiile meteo au fost slabe. S-au dat 6 probe, din care numai 5 au fost valabile.

Primii trei clasati au fost în ordine: I. Mircea Finescu, II. Valeriu Popovici, III. Viorel Cismaș.

S-au parcurs în total 7920 km.

Zbor de la Cluj la Brașov

La 18 septembrie instructorul Stelian Mihuțiu, cu planor Sohaj, execută un reușit zbor cu țel fix de la Dezmir la Sânpetru. Același pilot anul viitor la 1 iunie repetă traseul pe un biloc „Partizan”.

C.T.-2 primește omologarea

La Pipera, între 26 septembrie și 4 octombrie, se prezintă pentru omologare biloc CT-2, după modificările cerute în zborurile de recepție, care s-au soldat cu două accidente și o victimă.

Zborurile pentru omologare sunt efectuate de pilotul fabricii Ovidiu Popa, având la bord pe inginerii de recepție Constantin Ivanovici și Traian Costăchescu.



CT-2

După omologarea acestui reușit planor apt pentru acrobație și performanță, se va trece la fabricarea în serie până în 1963, a 12 exemplare, din care două vor fi exportate în China. Acest planor va participa în 1957 la campionatul național și va realiza și un record la clasa biloc, distanță cu țel fix. De asemenea, va fi prezentat la un mare miting la Moscova, de ing. Mircea Finescu, în 1958.

Prima tabără de zbor în undă lungă

La Brașov, pe aerodromul Ghimbav, între 26 noiembrie și 8 decembrie are loc o tabără de zbor în curenți ondulatori.

Participă piloți de valoare ca Mircea Finescu, Gh. Gâlcă, Valeriu Popovici, Alex. Jozsa și Romeo Vlădescu, sub îndrumarea lui Aurel Bucur.

Condițiile meteo au fost nefavorabile, la care –sa adăugat și lipsa de experiență. Singurul zbor mai reușit nu a depășit înălțimea de 3000 m.

La Ghimbav alte prototipuri

La URMV-3 Ghimbav, ing. Iosif Șilimon renunță la sistemul de fuselaj „țeavă” a prototipurilor IS-3 Vuia I și II, și adoptă sistemul de fuselaj „clasic” la variantele IS-3 C cu anvergura de 17 m și IS-3D cu anvergura „standard”, care va deveni modă și va fi construit până în anul 1977 în 152 exemplare. Cu acest tip se vor realiza 13 recorduri naționale.



IS-3D



La Reghin primul planor de performanță

La Reghin Vladimir Novîchi finalizează prototipul de performanță RG-5 „Pescăruș” început anul trecut.

După omologare se trece la construcția în serie, care va fi realizat până în 1958 în 15 exemplare. Șapte din ele vor participa la campionatul din acest an.



Reghin RG-5 „Pescăruș”

Planorul cu o anvergură de 15 m este construit cu aripa mediană și are fînețea de 26. Cu acest tip de planor se vor realiza șapte recorduri naționale.

Import de automosoare de mare randament

Se importă din Cehoslovacia patru automosoare puternice de 160 cai putere, cu doi tamburi de înfășurare a cablului, tip „Hercules” II.

Acestea vor funcționa cu bun randament timp de peste două decenii.

Săliște Sibiu – curs special de acrobație superioară

Cornel Bogdan comandantul școlii împreună cu șeful de pilotaj Alex. Jozsa, realizează un curs științific de acrobație aeriană superioară pe planor Lunak. Se remarcă în viitor Romeo Vlădescu și Alex. Jozsa.

Se continuă restrângerea personalului instructor (rămân 64) care realizează în 17 unități de zbor, 78856 starturi, care însumează 6794 ore de zbor. Se brevetează 572 piloți categoria C și se obțin 19 insigne C de argint (din care 11 la Dudești-Cioplea). Se ține un campionat național și se realizează două recorduri. Total km parcurși 9560.

1957

Școala de la Dudești-Cioplea desființată

În luna martie, datorită extinderii capitalei, școala de la Dudești-Cioplea este desființată după două decenii de rodnică și pilduitoare activitate. Personalul și materialul de zbor sunt transferate la Clinceni, la 15 km vest de București unde se va desfășura în viitor activitatea de planorism.

Concurs de selecție

Între 24 mai și 17 iunie, are loc la Mocrea al doilea concurs de selecție interjudețean în vederea participării la campionatul național. Se prezintă 16 piloți sportivi din

județele cu activitate de planorism. Condițiile meteo slabe au permis realizarea a trei probe modeste.

Nicolae Mihăiță la primul său zbor de distanță

La 24 iunie, în tentativa de a efectua proba de 50 km pentru insigne de Argint, pilotul sportiv Nicolae Mihăiță, cu un planor RG-5 „Pescăruș”, parcurge cu această ocazie, încă de la primul său zbor de distanță, 280 km pe ruta Clinceni – Calafat.

Campionatul național de la Iași

Ținut între 26 iunie și 11 iulie la Iași, campionatul național a reunit 20 de concurenți selectați din piloții sportivi și profesioniști. În afară de concurs a participat Ovidiu Popa cu bilocul CT-2 pentru a-l prezenta și proba în competiții. Condițiile meteo medii au permis efectuarea a cinci probe. În clasamentul final, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: I. Gh. Gâlcă, II. Stelian Mihuțiu, III. Mircea Finescu, care a sosit la campionat după începerea competiției și nu a participat la prima probă. S-au efectuat 8260 km.

Participare la campionatul Ungariei

La Budapesta între 1 și 15 iulie s-a desfășurat campionatul internațional al țării vecine, la care au participat 26 de concurenți pe planoare R-22 Superfutar „Iunius” 18, din țara gazdă, Cehoslovacia, Polonia, URSS și România cu pilotul Viorel Cismaș care în clasamentul final după șase probe a ocupat locul opt.

O zi memorabilă

La 14 iulie după terminarea campionatului național de la Iași, condițiile meteorologice devin mai bune decât în timpul competiției. Previziunile unei zile de excepție conduc la hotărârea organizatorilor ca participanții la campionat să transporte în zbor liber planoarele adunate la competiție indicându-se două rute, Iași-Călărași și Iași-București.

Nouă dintre piloții decolați realizează peste 300 km distanță, probă valabilă pentru insigne de aur, ceilalți realizând distanțe pe traseu între 153 și 295 km precum și un record la țel fix pentru planoare biloc.

Mircea Finescu cu planor RG-5 „Pescăruș” considerând că nu poate ajunge la București din cauza condițiilor din zonă, schimbă țelul și aterizează la Giurgiu, realizând un nou record național de distanță liberă, calculat în linie dreaptă la 385 km.

Distanțele parcurse de către piloții participanți sunt:

- Paul Manu	RG-5 „Pescăruș”	Iași-Verești	330 km
- V. Popovici	RG-5 „Pescăruș”	Iași-Călărași	327 km
- S. Mihuțiu	RG-5 „Pescăruș”	Iași-Călărași	327 km
- Ioan Frantz	LG-125 Sohaj	Iași-Călărași	327 km
- V. Pâslaru	LG-125 Sohaj	Iași-Pârlita	316 km
- I. Gionea	RG-5 „Pescăruș”	Iași-Preasna	309 km
- I. Șilimon	LG-125 Sohaj	Iași-Surlasiu	306 km
- G. Gâlcă	RG-5 „Pescăruș”	Iași-Drăgoiești	304 km
- V. Coțofană	295 km până la Movilița Veche		
- N. Mihăiță	292 km până la Fierbinți		
- A. Roșianu	283,5 km până la Alexeni (record feminin la monoloc)		
- Emil Iliescu	248 km până la Costești		
- Matei Alex.	233 km până la Buzău		



- G. Galiuc 165 km între Focșani și Râmnicu Sărat
- Vali Ghinea 153 km până la Drăgănești
- Ovidiu Popa și Traian Costăchescu cu bilocul CT-2, 220 km până la Râmnicu Sărat – record țel fix la biloc.

Distanțele celor 17 „transportatori” au însumat 4804 km realizați în tentativa de aducere acasă a planoarelor.

Este de menționat că piloții Ioan Frantz, Vladimir Pâslaru și Iosif Șilimon sunt primii piloți sportivi (neprofesioniști) care realizează proba de 300 km pentru insigna de aur.

Cel mai lung zbor de distanță cu Baby

La 10 august, talentatul pilot de performanță Ioan Alexa de la Iași, realizează cu planorul de școală și antrenament, Grunau Baby IIB un zbor de distanță deosebit de valoros pentru acest tip de planor, parcurgând distanța de 150 km dintre Iași și Tecuci, țel fix.

La A.R.M.V.-2 București un alt prototip de planor biloc

Ing. Octavian Ciuncu și Ovidiu Popa, proiectează și încep construcția prototipului GP-2 – biloc de școală, antrenament și performanță. Cu o anvergură de 16 m și o finețe de 25, planorul are o cabină confortabilă, cu o bună vizibilitate și posturile de pilotaj în tandem.



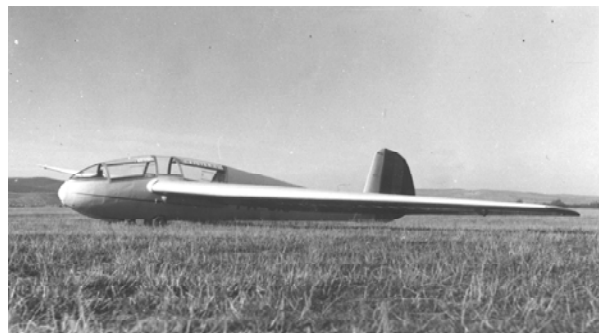
București planor GP-2

Zborurile de recepție și omologare încep în luna decembrie și vor continua până în luna iunie a anului următor. Aceste probe sunt efectuate de pilotul de încercare al fabricii, Ovidiu Popa.

La Reghin – un prototip biloc

La Reghin, Vladimir Novîțchi, începe construcția prototipului biloc de antrenament și performanță RG-9 „Albatros” cu o anvergură de 16,45 m și o finețe de 25, care va fi construit în serie mică de 6 exemplare, până în 1959. Zborurile de recepție vor fi făcute de Ovidiu Popa din luna decembrie până în luna martie, anul viitor.

Planorul se va dovedi reușit și va deține și un record la clasa biloc, cu 335 km distanță liberă.



Planor „Albatros”

Școala la Baia Mare

La Recea, lângă Baia Mare, se desfășoară din acest an o activitate de instruire condusă de Vasiliu Bochis. Activitatea de aici va dura până în 1962, când va fi transferată pe terenul de la Tăuți-Măgheruș.

Primii maestri ai sportului la planorism

Mircea Finescu și Gh. Gâlcă primesc titlul de „Maestru al Sportului” pentru performanțele și activitatea lor în planorism.

Al treilea C de Aur realizat în țară

Instructorul Valeriu Popovici obține insigna internațională de performanță C de Aur.

Cei 59 de instructori, în cele 16 unități de zbor, realizează: 67168 de starturi, totalizând 7319 ore de zbor și 19970 km parcurși (din care 8260 în concurs).

Se obțin 409 piloți categoria C, nouă insigne de argint și una de aur, de către Valeriu Popovici, și are loc un campionat național.

1958

Din acest an numărul instructorilor și unităților de zbor se va restrânge din nou, „reorganizarea experimentală continuă”.

Planorism la Ploiești

Pe aerodromul Strejnic la 5 km vest de Ploiești, în paralel cu activitatea de zbor cu motor, începe și o activitate de planorism care în viitor va absorbi total instruirea de pe terenul pretențios de la Câmpina. Sectorul de planorism de la Strejnic va funcționa cu bune rezultate aici până în anul 1971. (Aici se va face instruire elementară și superioară, iar în 1960 și 1961 vor avea loc campionatele naționale de planorism.)

Sânpetru în declin

Pe linia restructurărilor și băjbâielilor AVSP, din acest an activitatea de la Sânpetru este mutată la Ghimbav, unde se va desfășura până în 1961. Dealul Lempeșului rămâne până atunci pustiu, numai „șoimii” mai zboară la pantele atât de îndrăgite, care timp de 20 de ani au cunoscut „înghesuială” de planoare în zbor.

Din nou formare la Galați

Se reia mica activitate de la Galați, întreruptă în 1956. Aceasta va mai supraviețui până în 1961 când se va renunța definitiv la ea.

Record de viteză la țel fix, biloc

La 8 mai instructorii Mircea Finescu și Reinhold Zibula, cu un planor biloc RG-2 „Partizan” realizează la proba de viteză 100 km țel fix, o viteză medie de 62,8 km/h pe traseul Clinceni-Ciulnița.

Cluj-București cu planor biloc în două etape

Decolând de la Dezmir pe 7 iunie cu un biloc „Par-

realizează trei probe care totalizează 3782 km distanță.

Record de viteză țel fix – 200 km

La 3 iulie șeful de pilotaj de la Clinceni Gh. Petrovici, având ca pasager pe elevul Aurel Bărdaș, realizează cu un planor RG-2 „Partizan” un record de viteză țel fix 222 km, pe ruta Clinceni-Constanța, cu o viteză medie de 48,72 km/h.



Gh. Petrovici - probă țel fix biloc, cu pasagerul

Record cu țel fix pentru monoloc

Tot la 3 iulie comandantul școlii de la Iași, talentatul pilot de performanță Gh. Gâlcă, cu un planor RG-5 „Pescăruș”, realizează un nou record cu țel fix de 340 km, de la Iași la Constanța.

Campionatul național de la Pitești

Între 6 și 20 iulie are loc la Geamăna campionatul național cu doi invitați din Ungaria și 17 concurenți din țară (din care 11 piloți sportivi de performanță). Concurenții folosesc 7 planoare IS-3D și 10 „Pescăruș”. Echipa maghiară două planoare „Iunius” 18 Superfutar. Se efectuează 5 probe.

Se realizează 8980 km parcurși și 5 recorduri.

La proba a patra Romeo Vlădescu părăsește planorul din cauza unei defecțiuni, salvându-se cu parașuta. În clasamentul final pentru primele trei locuri s-au clasat Ovidiu Popa, Viorel Cismaș și Gabor Kotras din Ungaria.

Recorduri feminine la campionat



Antoaneta Ștefănescu

În cadrul campionatului național de la Geamăna în ziua de 11 iulie planorista Antoaneta Ștefănescu (căsătorită Romașcu) cu un planor RG-5 „Pescăruș” (doboară recordul colegei sale Valentina Delaport-Ghinea pe triunghi de 100 km deținut din 1951) realizând o viteză medie de 41,5 km/h.

La 12 iulie Aurelia Roșianu realizează pe traseu cu țel fix 100 km, viteza medie de 51,2 km/h de la Geamăna-Pitești la Balta Verde-Craiova, cu un planor „Pescăruș”.

La 14 iulie Valentina Ghinea-Delaport cu un planor „Pescăruș”, prin distanța parcursă de 115 km pe traseu dus-întors între Geamăna-Ghimpețeni (Boteni) stabilește un nou record național.

Un nou record de viteză pe 100 km țel fix

La 16 iulie tot în cadrul campionatului național, Ovidiu Popa stabilește un record de viteză pe traseu cu țel fix 100 km, între Geamăna și Clinceni, realizând viteza medie de 72,3 km/h, cu planorul IS-3D.

Avalanșe de recorduri la biloc

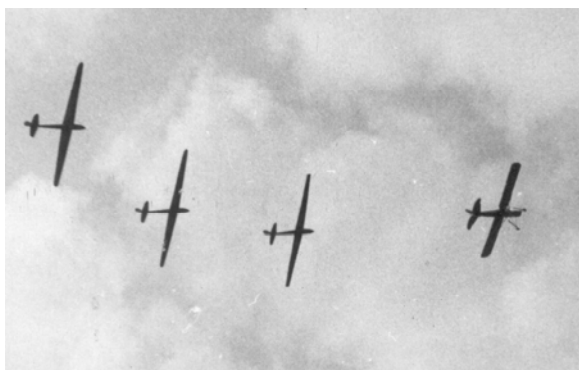
La 10 iulie Gh. Petrovici și Mihai Burlacu, cu un planor biloc RG-2 „Partizan” realizează viteza medie de 31,5 km/h pe triunghi de 100 km, pe traseul Clinceni – Fundulea – Tâncăbești – Clinceni (recordul rezistă o săptămână)

La 26 iulie tot Gh. Petrovici împreună cu Nicolae Mihăiță, cu bilocul RG-2 „Partizan” doboară vechiul record din 1955 al probei dus-întors, parcurgând 260 km – pe traseul Clinceni – I.G. Duca – Clinceni.

Premieră la remorcajul de avion

La 5 septembrie la Clinceni, Gh. Petrovici, Mihai Burlacu și Ion Dragon, fiecare cu un planor „Pescăruș”, sunt remorcați simultan de un avion AN-2 pilotat de Leonida Țăruș.

Încurajați de experiența anterioară, după două zile, aceiași piloți cu același tip de planor, sunt remorcați de Vasile Petrila cu un avion mai ușor, Fieseler Storch. În viitor această „formulă” va fi adoptată la mitinguri.



Climceni - trei planoare remorcate de un Fieseler
(Burlacu, Petrovici, Dragon)

Remorcaj de avion noaptea

Datorită orizontului larg al comandatului de la Clinceni, Constantin Manolache, experimentările continuă. La 25 septembrie se face remorcaj de avion cu planorul pe timp de noapte (aerodromul este balizat luminos). Remorcajul se face cu avionul Fieseler Storch pilotat de Vasile Petrilă. Sunt remorcați în noapte, pe rând, instructorii Gh. Petrovici, Mihai Burlacu, Ion Șoflete și Ion Dragon, pilotând planorul RG-2 „Partizan”.

Automosoare Hercules

Prin grija serviciului tehnic din Aeroclubul Central, se importă din Cehoslovacia 4 automosoare Hercules III. Aceste agregate reușite vor funcționa cu bune rezultate până în 1990 la școlile care s-au preocupat de o întreținere corespunzătoare.

O altă variantă de IS-3

La URMV-3 Ghimbav colectivul de proiectare al ing. Șilimon, reia varianta IS-3B cu fuselaj „țeavă”. Anvergura este mărită la 17 m, finețea la 29. O altă îmbunătățire este adăugarea flapsului pentru creșterea portanței la viteze mici.

Acest IS-3E a fost construit într-un singur exemplar experimental.

Școli desființate

Activitatea de la Arad este desființată la terminarea sezonului de zbor. Materialul volant este transferat la Oradea unde de anul viitor și până în 1964 va funcționa o școală de formare.

De asemenea, școala de la Preajba-Tg. Jiu este desființată definitiv.

C-uri de argint

Anul acesta se realizează 25 de insigne C de argint dintre care 5 la Brașov, 6 la București și 7 la Tg. Mureș.

Paul Manu obține C-ul de aur

Instructorul Paul Manu de la Suceava, obține cel de-la patrula C de aur din țară.

Gheorghe Cucu publicist

Instructorul de zbor și pilotul de performanță Gh. Cucu pe baza experienței acumulate publică la Editura Tehnică-București, lucrarea de specialitate „Zborul fără motor”, o continuare a lucrării lui Eugen Cernescu din 1949, care mulți ani va fi cartea de căpătâi pentru învățăceii din planorismul nostru.

În cele 16 unități, cu 62 de instructori, se realizează 42644 starturi, însumând 8845 ore de zbor. Se brevetează 376 piloți sportivi. Se obțin 25 de insigne de argint, 15608 km, din care 12455 km în concursuri. S-au stabilit 10 recorduri.

1959

Școala la Oradea

La Oradea începe o activitate de planorism îndrumată de Viorel Cismaș, până în 1964, când școala va fi desființată. În 1983 își va relua activitatea.

Gh. Petrovici – Maestru al Sportului

La 27 aprilie se decernează în cadrul festiv pilotului Gh. Petrovici, titlul de „Maestru al sportului”, pentru cele trei recorduri la planor biloc realizate în luna iulie a anului trecut.

Din nou activitate la Craiova

Din primăvară școala de la Balta Verde își reia activitatea după 17 ani întrerupere.

Campionatul național la Clinceni

Între 19 iunie și 3 iulie are loc al șaselea campionat național găzduit pe aerodromul Clinceni. Participă 15 concurenți pe planoare IS-3D. din cauza condițiilor meteo slabe se realizează numai trei probe. Se obțin trei recorduri și 4960 km parcurși.

Clasamentul final pentru primele trei locuri a fost următorul: Gh. Gâlcă, Viorel Cismaș și Mircea Finescu.

Recordurile campionatului

- 21 iunie Aurelia Roșianu, 46,5 km/h viteza medie pe triunghi de 100 km, cu planor IS-3D, pe ruta Clinceni – Videle – Beiu – Clinceni.

- 22 iunie Valentina Ghinea-Delaport, dus-întors 146 km, pe ruta Clinceni – Lehliu – Clinceni, cu un planor IS-3D.

- 27 iunie Ovidiu Popa, 48,42 km/h, viteza medie pe triunghi de 200 km, pe traseul Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori de vede – Clinceni, cu planor IS-3D.

Un valoros țel fix cu Baby

La 6 iulie instructorul Teodor Vulpescu de la Craiova, realizează cu un planor Baby un îndrăzneț zbor de 100 km țel fix de la Balta Verde la Preajba-Tg. Jiu.

Două recorduri de biloc

La 9 iulie instructorul Gh. Mihăilescu de la Iași, execută cu bilocul RG-2 „Partizan” (având la bord pasager un elev) un zbor de la Iași la Călărași de 327 km țel fix. Cu această ocazie realizează două recorduri: cel de distanță cu țel fix, și de viteză pe 300 km țel fix cu o medie de 55,02 km/h, pentru categoria biloc.

Participare la campionatul Bulgariei

Între 15 și 29 iulie lângă Sofia la Musacevo o delegație de planoriști din România condusă de Mihai Adăscăliței și piloții concurenți Viorel Cismaș, Gh. Gâlcă și Ovidiu Popa cu planoare IS-3D, participă ca invitați la campionatul național al țării vecine. Se realizează cinci probe, concurenții noștri clasându-se în prima jumătate a clasamentului (Ovidiu Popa locul patru). Responsabil tehnic ing. Emil Iliescu.

Instructori motorști formați instructori de planor

Pentru a nu fi disponibilizați, șapte instructori de zbor cu motor, fac un curs de pregătire la Clinceni, după care vor lucra la planorism cu rezultate bune, mai ales că acum și instruirea la planor se face numai în dublă comandă



Colectivul de proiectare al ing. I. Șilimon realizează primul biloc din seria IS, prototipul IS-7 planor universal de școală, antrenament și acrobație elementară. Vor fi construite până în 1964, 22 de exemplare care vor intra în dotarea școlilor.

Tot aici se construiește prototipul IS-4 monoloc de performanță cu finețea de 30 la o anvergură de 15 m, profil de aripă *semilaminar* cu eleroane diferențiale și profundor echilibrat static (construcție clasică de lemn și pânză).

Ultimul planor construit în acest an este „experimentul unicat” IS-11, monoloc, construcție clasică cu anvergura de 14,10 m, cu o finețe de 26, pentru antrenament și mică performanță.

Motoplanoare la Brașov

Harnicul colectiv al lui I. Șilimon construiește două motoplanoare IS-9 și IS-9A, prin insistențele și munca asiduă depusă de ing. Erast Berentan și ing. A. Barbos – ambii planoriști cu state vechi. Aceștia realizează un motor ușor cu doi cilindri de 20 CP care echează cele două aparate derivate din planoare IS-3 cu fuselaj tub.

Sfârșitul școlii de la Câmpina

După 22 de ani de activitate neîntreruptă, frumoasa școală „unicat” de pe dealul Muscelului, construită de ARPA, este desființată. În viitor totul se va degrada încet și sigur, prețioasele construcții nemaifiind întrebuințate.

În cele 16 unități de zbor cu 58 de instructori se efectuează 29502 starturi, însumând 6759 ore de zbor; se formează 204 piloți sportivi, se obțin numai 4 insigne de argint, 4 recorduri naționale și 6200 km parcurși, din care 4960 în campionatul național.

1960

După o experiență de opt ani, nu totdeauna fastă, aviația sportivă se demilitarizează, trecând de sub tutela Ministerului Apărării Naționale, sub cea, puțin mai firească, a U.C.F.S. (Uniunea pentru Cultura Fizică și Sport). Conducerea Aeroclubului Central, forul de coordonare și organizare al aviației sportive, este încredințat lui Valeriu Popovici – instructor planorist – care devine, automat, și secretar general al Federației Aeronautice din România.

Carusel de planoare

În ziua de 1 iunie la mitingul aerian de la Băneasa, 9 planoare IS-3D, remorcate simultan de 3 avioane Fieseler Storch, fac o demonstrație în „carusel” mult apreciată de public, în special la trecerea finală prin fața tribunei, la rasul solului.

Un valoros record de biloc

Pe data de 13 iunie de la Scheia-Suceava, instructorii Paul Manu și Nicolae Sirianu cu bilocul RG-9 „Albatros”, fac un remarcabil record de distanță de 355 km. Intenția inițială a fost de a ajunge la țel fix – Călărași, dar capriciile meteorologice i-au despărțit cu 40 de km de țel, obligându-i să aterizeze la Burdușelu.

Campionatul național la Strejnic

Între 16 și 31 iulie se ține la Strejnic-Ploiești, campionatul național cu câte un invitat străin din Bulgaria, Ungaria și URSS (concurrentul sovietic vine cu prototipul metalic Antonov 15). Condițiile meteo fiind favorabile, s-

au efectuat cinci probe în care s-au obținut 5 recorduri. Primele trei locuri în clasamentul național cu fost ocupate în ordine: Emil Iliescu, Mircea Finescu și Iosif Șilimon. S-au efectuat 8732 km.



Strejnic - planor metalic „Antonov-15”

Recordurile din timpul campionatului

La 20 iulie – Aurelia Roșianu, cu un planor IS-3D, realizează o viteză medie de 48,425 km/h, pe un triunghi de 100 km pe ruta Strejnic – Mizil – Fierbinți – Strejnic.

La 21 iulie – Valeriu Popovici, cu pasager pe biloc Bocian, obține o viteză medie de 56,99 km/h pe triunghi de 100 km, pe același traseu Strejnic – Mizil – Fierbinți – Strejnic, pentru ca a doua zi, pe 22 iulie, pe același biloc cu pasager, să realizeze pe țel fix 100 km. Strejnic – Misleanu, 85,58 km/h viteză medie. De menționat că ambele recorduri au fost în afara campionatului.

Tot pe 22 iulie, pe același traseu triunghi de 100 km, Gh. Gâlcă, pe IS-3D, realizează viteza medie de 83,82 km/h.

Al doilea record al zilei de 22 iulie, pe traseul fix Strejnic – Misleanu, a fost obținut de Aurelia Roșianu la clasa monoloc femei, cu planor IS-3D, care a realizat viteza medie de 75,692 km/h.

O altă zi cu trei recorduri a fost cea de 28 iulie când, la proba de țel fix de 201 km – Strejnic – Râmnicu de Jos – Aurelia Roșianu a obținut viteza medie de 42,969 km/h, și recordul de distanță cu țel fix.

Emil Iliescu, la aceeași probă, obține o viteză medie de 59,04 km/h.

Toate aceste recorduri au fost realizate cu planorul IS-3D în 8 zile.

Diploma „Paul Tissandier”

Federația Aeronautică Internațională din Paris acordă ing. Iosif Șilimon diploma „Paul Tissandier” pentru activitatea sa de constructor de planoare și de pilot de performanță.

Maestri ai sportului

Se decernează titlul de „Maestru al sportului”, pentru planorism Aureliei Roșianu-Gheorghiu, care devine prima femeie care obține acest titlu, precum și lui Ovidiu Popa și Valeriu Popovici, toți din București.

Scheia își încetează activitatea

La sfârșitul sezonului de zbor, școala de la Scheia-Suceava își încetează activitatea. Aceasta va fi reluată după 15 ani.

Noutăți la Ghimbav

Uzina de Reparații Material Volant nr. 3 (URMV-3) Ghimbav își schimbă titulatura, dar și profilul. Personalul va fi redus drastic, utilajele răspândite la Mediaș, Bacău și București. A fost salvată numai secția de planoare care a lucrat „camuflat” după birouri și dulapuri metalice, cabine de tractor, care au devenit produsele de bază. Acum se va numi Întreprinderea de Industrie Locală (I.I.L.) până în 1968, când, prin extinderea și diversificarea produselor aeronautice, va primi denumirea de „Întreprinderea de Construcții Aeronautice (I.C.A.-Brașov) până în 1990 când își reia tradiționala denumire de I.A.R. (Industria Aeronautică Română).

Pe baza experienței acumulate cu planoarele biloc IS-8 și IS-8B se trece la proiectarea și executarea bilocului IS-7/12

Acesta prezintă o construcție mixtă din materiale clasice și tablă de dur-aluminiu, cu anvergura de 15 m. După probele de recepție și omologare se va executa o serie de 10 exemplare cu care vor fi dotate școlile sportive, care îl vor folosi până în 1975.

Tot în acest an prolificul colectiv de a Ghimbav construiește prototipul monoloc de performanță IS-10, cu profil de aripă laminar, cu o finețe de 33, pentru o anvergură de 15 m.

Conferința F.A.I. la Barcelona

Conferința adunării generale a F.A.I. s-a ținut la Barcelona între 2 și 9 octombrie. Reprezentantul țării noastre a fost instructorul planorist Valeriu Popovici, secretar general al Federației Aeronautice Române și comandantul Aeroclubul Central.



Barcelona - Valeriu Popovici (dreapta)

În cele 16 unități de formare se realizează cu 54 de instructori 24216 starturi cu 5815 ore de zbor; 163 brevete C și 3 instructori, 9 recorduri naționale și cca. 7000 km în concurs și recorduri.

1961

Se reia activitatea la Sânpetru

Școala „mamă” de la Sânpetru își reia activitatea cu regim extern pe terenul propriu, după exilul forțat de trei ani, la Ghimbav. Dealurile Lempeșului nu vor mai cunoaște

însă freamătul activității febrile de altă dată. Energia dinamică de pantă și lansările la sandou devin amintiri nostalgice. Termica și instruirea în dublă comandă, în remoraj de avion, sau cu puternicele automosoare, au câștig de cauză.

Directorul școlii este ing. Romeo Vlădescu.

Prima distanță de peste 500 km

La 17 iunie ing. Mircea Finescu, cu un planor polonez „Mucha Standard” realizează în cadrul campionatului internațional al Poloniei, o distanță liberă de 511 km în 7 ore și 45 minute, pe traseul Lesno-Chyzowice, stabilind un nou record național, și obținând al doilea diamant.

Gh. Gâlcă – record în Ungaria

La 3 iulie, Gh. Gâlcă, realizează un record de viteză pe triunghi de 300 km de 54,28 km/h, pe traseul Gyor – Estergom – Tlapalka – Gyor cu un planor R-22 „Junius”-18 pus la dispoziție de organizatorii campionatului național al Ungariei, la care a luat parte ca invitat. S-au realizat 8 probe între 200 și 300 km.

Record la biloc

La 4 iulie Mihai Adăscăliței și Mihai Bâdea, cu planorul Bocian, realizează pe traseu triunghiular de 200 km, o viteză medie de 48 km/h pe ruta: Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori de Vede – Clinceni. Acest record va rezista până în 1965.

Campionatul național

Între 23 iulie și 7 august se ține la Strejnic-Ploiești cel de-al VII-lea campionat național cu invitați străini, câte unul din Bulgaria, Cehoslovacia și Ungaria, și 15 din țara noastră.

Coordonatorul campionatului este Bănică Enciulescu, directorul școlilor din Aeroclubul Central, antrenor federal Tudor Comănescu-Camen.



Campionatul național - Strejnic

Condițiile meteo favorabile au permis realizarea a 5 probe, toate pe IS-3D, cu excepția concurentului ceh care a zburat cu noul planor de performanță „Orlik” (produs în Cehoslovacia), în afară de concurs.

În clasamentul general primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Poly Sereday – Ungaria, Nicolae Mihăiță – România și Witold Korokowsky – Polonia, iar în clasamentul național: Nicolae Mihăiță, Ion Alexa și Mihai Bâdea.

Antrenamentul superior al participanților străini a demonstrat diferența de optică de la noi asupra antrenamentului în general și a antrenorului federal în special.

S-au efectuat în total 9886 km.

Primul C de aur al unui pilot sportiv de performanță

Îndeplinind baremul pentru insigne de aur, Vladimir Pâslaru este primul pilot neprofesionist care dobândește atât de valoroasă insignă, la acea vreme, fiind al cincilea posesor de la noi.

Școala de la Timișoara este desființată

După 14 ani de funcționare cu rezultate valoroase, școala de la Cioca este desființată. Banatul nu mai are nici o școală!

Fabrica de la Reghin desființată

Declinul se manifestă și în construcția de planoare, reducerea drastică a activității de planorism se răsfârge și asupra fabricii de la Reghin prin lipsa de comenzi și prin concurența celor de la Ghimbav-Brașov, superior utilizați pentru concepția modernă în construcțiile aviatice.

După o activitate prodigioasă și diversificată de 11 ani, făcută cu multă dăruire, pornită de la zero, acest colectiv sudat care a prestat o muncă de excepție se vede desființat din rațiuni „superioare”.

Bilanțul rece, privind această activitate singulară la noi se concretizează prin:

- șase prototipuri de planoare de toate categoriile însumând 275 de exemplare;
- planor de instruire elementară, fabricat în licență: 52 de exemplare;
- trei avioane de sport, concepție originală, totalizând 24 de exemplare;
- un elicopter prototip (primul construit în România).

În total 304 planoare, 24 avioane și un elicopter, 20 de remorci pentru transportul planoarelor (în special de performanță), precum și restaurarea și finalizarea prototipului de înaltă performanță W.K.-104 (început la Sânpetru în 1943, proiectat de inginerul polonez Witold Kasprzyk).

Prin desființare, fabrica de produse aviatice, se reprofilează pe construcția de ambarcațiuni speciale de concurs și agregate cu pernă de aer, pentru recoltarea stufului din Delta Dunării. După rezolvarea și a acestor agregate speciale, întemeietorul și sufletul acestui colectiv de excepție, Valdimir Novitchi, pleacă îndurerat la fabrica de la Ghimbav, unde își dovedește competența și valoarea încă 12 ani, până la pensionare în 1977.

Declinul continuă, numărul personalului de specialitate este redus în continuare și criza va mai dura încă un deceniu și jumătate. În 15 școli cei 38 de instructori rămași pe post (în afara celor ce profesau în continuare, dar încadrați camuflat pe posturi tehnice, sau administrative) se realizează 19653 starturi (cât făceau numai școala de la Săliște sau Dudești, fiecare cu câte 5 instructori), 4762 ore de zbor, 20306 km, trei recorduri naționale și 2 participanți în străinătate la campionate.

1962

Din acest an și până în 1973, în funcția de secretar general al Federației Aeronautice Române va fi Petre Istrate, care se va strădui să țină pe linia de plutire aviația sportivă.

Campionatul Internațional al Poloniei

Între 2 și 16 iunie are loc la Leszno campionatul internațional al Poloniei, la care participă 27 de concurenți din cinci țări (Polonia, România, Cehoslovacia, Bulgaria, Ungaria).

Echipa României este reprezentată de ing. Mircea Finescu și Nicolae Mihăiță. Se realizează șapte probe, din care trei zboruri în circuit triunghiular de câte 300 km fiecare și unul de 500 km.

Cel mai lung zbor termic efectuat de un pilot român

În campionatul susmenționat, pe data de 3 iunie, la proba triunghi 500 km, concurentul nostru, Nicolae Mihăiță, pilotând un planor Jaskolka pus la dispoziție de organizatori, decolat la ora 8,05, aterizează la 20,16, menținându-se în aer 12 ore și 11 minute. Aterizarea a avut loc la 20 km de țel.

Nicolae Mihăiță - un valoros record

Pe 6 iunie în cadrul campionatului internațional al Poloniei, concurentul nostru Nicolae Mihăiță, la proba de țel fix 100 km, obține cu planorul Jaskolka o viteză medie de 111,6 km/h, ceea ce constituie un nou record național la această probă, care este valabil și până la editarea acestei lucrări.

Record viteză pe 300 km – Mircea Finescu

Pe 10 iunie la același campionat, cu același tip de planor, Jaskolka, ing. Mircea Finescu obține pe triunghi de 300 km, viteza medie de 61,10 km/h, realizând un nou record național.

Mihai Bâdea, record național la campionatul Ungariei

La campionatele internaționale ale Ungariei, care au avut loc la Dunakeszy, lângă Budapesta, între 15 și 30 iunie, au participat 19 piloți din țara gazdă, precum și din România, Bulgaria, Polonia și URSS – în total 26 concurenți la clasa „standard”.

S-au efectuat șapte probe valabile.

La proba a șaptea, din 29 iunie, țel fix 207 km, reprezentantul țării noastre Mihai Bâdea, cu un planor R-22 Superfutar „Junius”-18, a realizat un record național de viteză la proba țel fix 200 km, obținând o medie de 103,6 km/h.

Campionatul național cu invitați străini

Între 5 și 17 august a avut loc la Iași al IX-lea campionat național cu invitați străini. Au participat 17 piloți din țară și 2 din Polonia, unul din Ungaria și, în afara concursului, un ceh cu un planor Orik. Timpul favorabil a permis șase probe.

Toți concurenții au zburat pe planor IS-3D.

S-au realizat 11389 km. În clasamentul general național primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Mircea Finescu, Nicolae Mihăiță și Emil Iliescu. În clasamentul internațional primele trei locuri au fost ocupate de Tury – Ungaria, Wrabetzky – Polonia și Mircea Finescu – România.

Optica antrenamentului în străinătate și-a spus din nou cuvântul.

S-au realizat trei noi recorduri naționale.

Recordurile campionatului

La 6 august Valentina Ghinea-Delaport obține pe traseul triunghiular de 100 km viteza medie de 52,910 km/

h.

La 14 august, tot Valentina Ghinea realizează pe triunghi de 200 km viteză medie de 46,174 km/h.

În aceeași zi Mircea Finescu, pe triunghiul de 200 km, obține viteză medie de 67,48 km/h, doborând recordul din 1959 deținut de Ovidiu Popa.

Activitatea de la Baia Mare încetează

La 20 august de la Recea de lângă Baia Mare, este desființată. Viitoarea activitate din regiune se va relua după o pauză de 11 ani, pe noul teren de la Tăuți-Măgheruș.

Constructorul ing. Iosif Șilimon „în undă”

În luna noiembrie ing. Iosif Șilimon, controlând în zbor prototipul său IS-4 semilaminar (decolat de la Ghimbav și declanșat la 900 m), urcă în curenții ondulatorii până la 4150 m și, din lipsa instalației de oxigen, este nevoit să renunțe să mai câștige înălțime. Este de menționat că planorul, nefiind „pregătit”, nu a avut la bord nici barograf care să confirme înălțimea câștigată.

I.I.L. Ghimbav cu alte bilocuri

Prolificul colectiv al ing. I. Șilimon realizează bilocul IS-13 „universal” pentru școală, antrenament și acrobație elementară, de 15 m și anvergură și 24 finețe.

Un diamant la Iași

Ion Alexa, de la Iași, realizează un diamant la proba țel fix de 300 km.

Școala de la Constanța își încetează activitatea

După o activitate de 10 ani școala de la Constanța își încetează activitatea.

Alți maeștri ai sportului

În acest an primesc titlul de Maestru al sportului instructorii Paul Manu și Vasile Coțofană, iar dintre piloții sportivi ing. Emil Iliescu, ing. Iosif Șilimon, ing. Vladimir Pâslaru și Ion Alexa.

Tabăra de undă lungă din Bulgaria

Între 25 octombrie și 10 noiembrie are loc la Musacevo lângă Sofia o tabără de zbor în curenți ondulatorii la care sunt invitați din țara noastră, Gh. Gâlcă și Nicolae Mihăiță. Primul pe un planor Komet realizează o înălțime maximă de 4600 m după declanșarea cablului la 900 m.

În cele 12 școli rămase cu 33 de instructori, se realizează 16493 starturi cu 4214 ore de zbor, din care 2281 zbor plutit. Sunt brevetați 64 de piloți (o medie de aproape doi piloți la un instructor). Se realizează două insigne de argint, una de aur, un diamant și un total de 24440 km.

1963

De la 16 școli, câte existau în 1960, declinul planorismului a redus numărul lor la nouă în acest an (au dispărut „discret” școlile de la Timișoara, Galați, Sibiu, Bacău, Suceava, Constanța și Baia Mare).

Trei recorduri în luna mai

În cadrul antrenamentului lotului național ținut la Iași în luna mai, s-au realizat următoarele recorduri în ziua de 20 mai:

- Nicolae Mihăiță cu planorul IS-3D realizează un câștig de înălțime de 4700 m, din care 3000 m în zbor fără vizibilitate, în nori.

- Mircea Finescu pe triunghi de 100 km cu planor

Zephir, obține o viteză medie de 91,90 km/h.

- Echipajul format din Viorel Cismaș și Ion Alexa cu bilocul RG-2, pe același traseu triunghiular de 100 km, Iași – Vlădeni – Sinești – Iași, obțin o medie de 63,4 km/h.

Concurs de selecție la Iași

În cadrul concursului de selecție pentru campionatul național din acest an, care s-a ținut la Iași între 20 și 30 iunie, cei zece participanți din țară s-au întrecut în patru probe.

În clasamentul final pe primele trei locuri s-au clasat: Gh. Deliu – Brașov, Zenovei Petru – Iași și Iuliu Gionea – Brașov.

Participare la campionatul Ungariei și două recorduri pentru România

Ținut la Dunakezsy în luna iulie, reprezentantul nostru ing. Emil Iliescu a ocupat locul II în clasamentul general după 6 probe. În ziua de 3 iulie a obținut un nou record al României pe triunghi de 300 km, realizând cu planorul Zephir-3 o viteză medie de 66,81 km/h. după o zi, la 5 iulie, realizează al doilea record pe traseu dus-întors de 351 km.

Campionatul internațional al României

Între 7 și 21 iulie Iașul găzduiește a zecea ediție a campionatului național, cu invitați din străinătate. Cei 19 concurenți sunt împărțiți în două clase: 9 clasa internațional, la care sunt incluși cinci participanți străini (2 – Bulgaria, 2 – URSS, 1 – Ungaria) și 4 din România, toți concurând pe planoare Foka-4; iar la clasa național iau parte 10 concurenți reprezentând orașele: București, Brașov, Cluj și Iași – pe planoarele românești IS-3D.

După trei probe la clasa internațional, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Mircea Finescu – România, Nicolae Mihăiță – România și Oleg Suslov – URSS, iar la clasa național, unde s-au efectuat șase probe, pe primele trei locuri s-au clasat: Valentin Romașcu – București, Mihai Bâdea – București și Iuliu Gionea – Brașov.

S-au efectuat 6704 km în zbor de distanță, în condiții meteo slabe.

În luna august – două recorduri

La Iași, la 30 august se realizează două valoroase recorduri:

Cu un planor IS-3 Aurelia Roșianu-Gheorghiu împinge recordul de distanță liberă la 325 km, aterizând la Cuza-Vodă, în apropiere de Călărași, devenind și prima femeie care a depășit granița de 300 km și realizează prima probă pentru insigna internațională de aur (recordul anterior îi aparținea).

Echipajul Ion Alexa – Nicolae Mihăiță, la bordul planorului „Bocian”, realizează cea mai lungă distanță liberă pentru planoare biloc, parcurgând 429 km măsurați în linie dreaptă între Iași și Zimnicea (în realitate, calculat pe linie frântă așa cum a decurs zborul, distanța depășește 500 Km). Recordul nu a fost depășit până la apariția acestor rânduri, de la începutul mileniului III.



Realizări în undă lungă

Între 2 noiembrie și 5 decembrie, la Brașov are loc a doua tabără de zbor în curenți ondulatori, cu 14 participanți.

În prima parte s-au pus la punct instalațiile de oxigen pe planoare IS-3D și Bocian și s-au făcut cursuri practice de pilotaj fără vizibilitate cu avionul.

La 13 noiembrie ing. Mircea Finescu realizează cu planorul Bocian două valoroase recorduri de înălțime: câștig de înălțime 6180 m și înălțime absolută atinsă 7760 m.

În aceeași zi ing. Emil Iliescu realizează un câștig de înălțime de peste 5500 m.

S-au mai făcut 6 probe de peste 3000 m câștig de înălțime pentru insigna internațională de aur.

În urma rezultatelor valoroase obținute la această tabără s-a hotărât ca în viitor să fie invitați și piloți din străinătate.

Mircea Finescu deținător al celor trei diamante

În urma recordurilor de înălțime din luna noiembrie, ing. Mircea Finescu devine primul deținător din România al celor trei diamante la insigna internațională de aur.

Mircea Finescu primește diploma „Paul Tissandier”

Ing. Mircea Finescu i se decernează, de către F.A.I., diploma internațională „Paul Tissandier”, pentru activitatea sa în planorism de peste 20 de ani și în special în domeniul performanțelor.

Cu toată scăderea drastică a numărului de școli (9), cu un total de 21 de instructori, activitatea pe plan sportiv a fost prodigioasă. S-au obținut: 15675 starturi, însumând 5835 ore de zbor; din care 4210 plutit, 22870 km distanță, 32 piloți sportivi formați, 40 de insigne de argint (din care numai la Clinceni 12), 7 insigne de aur (Mihai Adăscăliței, Titi Enăchescu, Ion Alexa, Gh. Gâlcă, Emil Iliescu, Nicolae Mihăiță, P. Zenovei) și 9 probe de diamant (opt fel fix triunghi de 300 km și una de înălțime).

1964**Un nou record de înălțime**

Pe data de 16 aprilie, de la Clinceni, cu planorul metalic biloc „Blanik”, echipajul Nicolae Mihăiță și Petre Datculescu realizează un câștig de înălțime de 4730 m, din care peste 3000 m în nori, în zbor fără vizibilitate. Acest nou record depășește cu peste 1000 m pe cel realizat în 1955 de Finescu și Dragon.

Concurs de selecție

Între 4 și 13 iulie are loc la Iași concursul de selecție pentru lotul național. Participă 10 piloți pe planoare IS-3D.

Condițiile meteo medii au permis în cele 10 zile efectuarea a trei probe. S-au realizat 3014 km. Pe primele trei locuri s-au clasat, în ordine: Gh. Gâlcă, Ion Alexa, Alex. Jozsa.

Campionatul național

În continuarea concursului de selecție are loc la Iași, între 14 și 28 iunie, campionatul național, la care participă 11 concurenți pe planoare IS-3D. condițiile meteo favorabile permit efectuarea a opt probe diverse. În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Mircea Finescu, Emil Iliescu și Mihai Bâdea. S-au efectuat 8184 km.

Aurelia Roșianu – două recorduri

Aurelia Roșianu pregătindu-și un nou record

La 20 iulie, cu un planor IS-3D, Aurelia Roșianu-Gheorghiu realizează un nou record național feminin pentru planoare monoloc, 162 km dus-întors pe ruta Clinceni – Roșiori de Vede – Clinceni.

A doua zi cu același planor, pe traseul triunghi de 200 km pe ruta Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori de Vede – Clinceni, realizează o viteză medie de 51,61 km/h.

Nicolae Mihăiță realizează primul zbor de 500 km în România

Pe 17 iulie cu un planor Foka-3, Nicolae Mihăiță realizează un excepțional zbor pe traseu triunghiular de 500 km, pe ruta Clinceni – Tecuci – Fetești – Măgurele, lângă Clinceni. Este primul zbor de 500 km realizat în țară, cu un planor clasic nelaminar. Aceasta este și o probă de „diamant”.



Pilotul de performanță Nicolae Mihăiță

Tabăra de undă lungă

Între 1 și 30 noiembrie la Brașov are loc a treia tabără de zbor în curenți ondulatorii. Participă șapte piloți de performanță.

În cele șapte zile cu undă nu s-a putu depăși înălțimea de 4000 m, cu toate că organizarea și dotarea au fost la „înălțime”.

Premieră la Medias

Teofil Ciotloș, planorist deținător al insignei de argint și valoros instructor de zbor cu motor, a fost disponibilizat în urmă cu un deceniu, timp în care a lucrat ca proiectant constructor la fabrica Reghin, unde a fost mult apreciat de Vova Novițchi. Pentru a mai putea zbura, acest mare împătimit al zborului, proiectează și construiește un planor ultra ușor de 30 kg. Cu acest „aeroglisor”, denumit „ABC-641” zboară în taină de pe dealurile din împrejurimile Mediașului, întrucât legislația de atunci nu permitea zborul cu acest gen de aparat. Aripa, monolongeron de 9,50 anvergură, s-a comportat excelent în zbor. Pilotarea se făcea prin schimbarea centrului de greutate; decolarea și aterizarea se executau pe „picioarele temerarului”. Trebuie remarcat că aeroglisorul lui Ciotloș a devansat cu un deceniu „ultrașoarele” actuale.



Aeroglisorul ABC 641 - Teofil Ciotloș

Patru diamante

În acest an au realizat probe pentru diamant: 500 km Nicolae Mihăiță și triunghi de 300 km Mihai Bâdea, Ioan Pavel și Valentin Romașcu.

În cele 9 școli rămase cu un total de numai 19 instructori, se totalizează 13313 starturi, însumând 5586 ore de zbor, din care 4066 zbor plutit. Se parcurg în total 27340 km.

Sunt calificați 6 piloți sportivi. Se realizează 13 insigne de argint, 3 de aur, patru probe pentru diamante, patru recorduri și două competiții interne.

1965

O grea pierdere

La sfârșitul lunii mai, modesta și talentată planoristă Aurelia Roșianu-Gheorghiu, este victima unui tragic și stupid accident rutier. La întoarcerea de la aerodromul Clinceni spre București ca pasager într-un automobil, este strivită într-o depășire necugetată. Astfel se încheie o carieră promițătoare a unei planoriste de excepție, care a avut rezultate deosebite.

Concurs de selecție

Între 14 și 30 iunie la Iași, are loc concursul anual de selecție pentru participarea la campionatul național. Din cauza timpului nefavorabil, nu s-a putut efectua decât o singură probă de către cei 10 competitori. Aceasta a fost câștigată de Valentin Romașcu, urmat de Zoltan Nagy și Petre Zenei.

Toți concurenții au folosit planoare IS-3D (864 km parcurși).

Două recorduri la biloc

La 19 iunie Mihai Bâdea și Petre Datculescu, cu un planor „Bocian” realizează pe triunghi de 200 km pe ruta Clinceni – Videle – Puntea de Greci viteza medie de 60,29 km/h.

Pe 24 iunie cu același planor Mihai Bâdea având coechipier pe Ion Leu, pe triunghi de 100 km obțin viteza medie de 71,33 km/h pe ruta Clinceni – Videle – Toporu – Clinceni.

Campionatul național

Între 14 și 30 iunie se desfășoară la Iași campionatul național ediția a XII-a, la care participă 10 concurenți pe două tipuri de planoare, IS-3D și Foka-4. Se consemnează 5 probe valabile.

Condițiile meteo slabe nu permit distanțe mari (patru probe de 100 km și una singură de 200 km). În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate de: Emil Iliescu, Vasile Coțofană, și Alex. Jozsa.

S-au efectuat 4481 km.

Alte recorduri la Clinceni

La 1 iulie Mircea Finescu și Antoaneta Ștefănescu, cu un biloc Bocian, realizează o viteză medie de 71,3 km/h pe triunghi de 100 km.

Instructorii Ion Șoflete și Alex. Codoban, cu același planor pe data de 7 iulie, pe traseu triunghiular de 300 km, pe ruta Clinceni – Bascov – Salcia – Clinceni realizează viteza medie de 51,29 km/h.

Din nou tabără de undă lungă

Între 20 octombrie și 16 noiembrie la Brașov are loc o nouă reunire a piloților dornici de cucerire a marilor înălțimi. Pe planoarele IS-3D și bilocul Bocian, special amenajate cu sprijinul Fabricii de la Ghimbav, participă 12 selecționați. Condițiile meteo sunt mai puțin vitrege ca anul trecut.

Se obțin două recorduri naționale la biloc, două probe pentru diamant (Viorel Cismaș și Nicolae Mihăiță) și două pentru aur (Gh. Deliu și Iuliu Gionea).

Din cauza permanenței plafonului scăzut sub 700 m piloții au fost obligați să facă tot timpul spargeri de plafon.

Nicolae Mihăiță a fost obligat prin radio să traverseze munții spre sud și să aterizeze la Strejnic-Ploiești pentru a nu risca spargerea plafonului în mijlocul munților.

Recorduri de înălțime

La 14 noiembrie în cadrul taberei sus menționate, ing. Mircea Finescu, având la bord pe Cornelia Tudor, pilot de performanță, cu planorul Bocian, realizează o înălțime absolută de 7250 m și un câștig efectiv de înălțime de 5125 m, ceea ce reprezintă două noi valoroase recorduri la clasa biloc, care vor rezista 12 ani.

Nicolae Mihăiță al doilea posesor de trei diamante

În urma zborului de înălțime din 14 noiembrie când s-a apropiat de 7000 m, având un câștig de înălțime de peste 5000 m, Nicolae Mihăiță realizează norma pentru cel de-al

treilea diamant și devine cel de-al doilea posesor din țară al „tuturor diamantelor” și primul pilot sportiv neprofesionist care îndeplinește baremul.

Premieră la Ghimbav

Prolificii proiectanți și constructori de la Ghimbav, sub directă îndrumare a neobositului Iosif Șilimon, prezintă primul planor complet metalic IS-18, cu aripa dreptunghiulară de 16 m anvergură cu profil total laminar, la o finețe calculată la 35.

Maestri ai sportului

Spre sfârșitul anului se decernează titlul de „Maestru al sportului” instructorilor Mihai Adăscăliței și Titi Enăchescu, precum și piloților sportivi de performanță Mihai Bâdea, Nicolae Mihăiță, Valentin Romașcu (București) – Petre Zenovei și Ion Pavel (Iași).

Aur și diamante

În acest an au obținut insigna de aur Viorel Cismaș, instructor la Craiova și piloții sportivi Brașoveni, prof. ing. Gheorghe Deliu și fostul instructor de zbor, Iuliu Gionea.

Au realizat câte un diamant, pentru proba de 300 km triunghi, piloții sportivi Gh. Bărbuceanu și Boris Grabcev din București, iar pentru proba cu câștig de înălțime de 5000 metri, Viorel Cismaș și Nicolae Mihăiță.

Import din Polonia – „Foka-4” și avioane remorhere PZL-104 Wilga

Se importă din Polonia planorul de performanță „Foka-4” în 19 exemplare, care vor fi în exploatare până în 1983. Este un planor foarte apreciat cu profil de aripă laminar.



Planor Foka-4



Aion remorcher PZL-104 Wilga

Numărul școlilor se reduce la 7, ajungându-se la „apogeul declinului”, care va dura un deceniu, când se va

întrezări o revigorare. Cei 17 instructori rămași pe baricada (din 119 în 1953) reușesc să breveteze 49 de piloți sportivi, care au început formarea în anii anteriori. S-au stabilit 6 recorduri.

Au îndeplinit normele pentru insigna de argint 20 de piloți, 3 pentru aur și s-au realizat probele pentru 4 diamante.

Numărul starturilor au fost de 14236 cu 4825 ore de zbor, din care plutit 3049 ore și 18916 km parcurși.

Au devenit maestri ai sportului șapte piloți de performanță.

1966

Participare la campionatul internațional al URSS

La Orel între 2 și 14 iulie concurează 36 de piloți din opt țări socialiste. Din România participă Mircea Finescu și Gh. Gâlcă. S-au realizat cinci probe cu distanțe între 146 și 500 km. Gh. Gâlcă a realizat un record național de viteză pe triunghi de 200 km care, din nou, din motive necunoscute, nu a fost omologat.

Două recorduri la București

La 20 iulie Mihai Bâdea, cu planorul Zephir, realizează o viteză medie de 80,10 km/h pe triunghi de 200 km, pe ruta Clinceni – Puntea Greci – Roșiori de Vede – Clinceni. Iar Nicolae Mihăiță pe triunghi de 300 km o viteză medie de 75,55 km/h pe ruta Clinceni – Pitești – Bascov – Clinceni (la aceeași dată și pe același tip de planor).

Din nou la Brașov – la undă lungă

Între 16 octombrie și 4 noiembrie are loc tabăra de undă lungă la care participă câte doi invitați din Ungaria și Yugoslavia, pe lângă cei 12 piloți selecționați din țară. Se folosesc plane IS-3D, Foka-3 și 4, și Bocian, cu instalații de oxigen pentru zborul de înălțime. Din păcate timpul a devenit favorabil după 6 noiembrie.

S-a realizat o singură probă cu câștig de înălțime de 3000 m pentru insigna de aur de către participantul yugoslav Rudy Posenisevici.

Maestrii ai sportului

Primește titlul de „Maestru al sportului”: instructorii Iuliu Gionea, Viorel Cismaș și Alex. Jozsa, și pilotul de performanță ing. Gh. Deliu, profesor la Politehnica din Brașov.

Primul maestru emerit al sportului

Inginerului Mircea Finescu i se decernează titlul de „Maestru emerit al sportului” pentru planorism, ca o încununare a activității sale de performanță de până acum.

Planor biloc metalic „Blanik” importat din Cehoslovacia



Planor Blanik

Din acest an planorismul românesc este dotat cu un biloc metalic construit în Cehoslovacia. Vor fi achiziționate pe parcurs 28 de exemplare. Acest planor apreciat în lumea întreagă, va fi produs în peste 40000 de exemplare și va deține multe recorduri mondiale și performante la clasa biloc. La noi va fi exploatat cu mult succes aproape 25 de ani.

Cu același număr redus de școli și instructori ca și anul trecut, s-au realizat: 13010 starturi cu 3755 ore de zbor, din care plutit 2593, cu 4765 km parcurși. S-au brevetat 5 piloți sportivi și s-au realizat la capitolul performanță, două recorduri naționale, 11 insigne de argint, trei de aur (Gh. Bărbuceanu, Alex. Jozsa și Zoltan Nagy), o probă de diamant (Alex. Jozsa).

1967

Gh. Zavate redevine planorist

Pilotul stației AVIASAN Tg. Mureș, Gheorghe Zavate inițial planorist și apoi instructor de zbor cu motor, își aduce aminte după 26 de ani de prima dragoste din aviație planorul. Ajutat și încurajat de colegii de la școala Tg. Mureș, dă exemplu de virtuozitate și ambiție realizând între 25 și 29 august următoarele performanțe:

La 25 august, cu un planor Foka-4, un zbor cu țel fix la Cluj (70 km) probă pentru insigne de argint. După aterizarea la Dezmir, validează formele pentru probă și decolează la automotor, după care reia traseul invers către Tg. Mureș unde ajunge în 46 minute.

Pe 26 august execută proba de durată în ascendențe termice, realizând și proba de înălțime, atingând înălțimea de 2350 m cu planorul Blanik.

Iar la 27 august, tot cu Blanik realizează un câștig de înălțime de 3100 m probă valabilă pentru C-ul de aur.

Concurs de zbor de înălțime la Ghimbav

Din acest an tabăra de zbor în curenți ondulatori își schimbă denumirea, devenind concurs de zbor de înălțime. Între 27 octombrie și 15 noiembrie, 15 participanți așteaptă în zadar formarea unei mult dorite.

În compensare s-au făcut cursuri de zbor instrumental pe avion Zlin 526. Au fost pregătite pentru tentative, planeare IS-3D, Foka 3, Foka 4 și Bocian.

Mihai Adăscăliței primește diploma „Paul Tissandier”

Șeful sectorului de planorism din Aeroclubul Central, Mihai Adăscăliței, primește din partea F.A.I. diploma „Paul Tissandier” pentru activitatea sa de peste 25 de ani în slujba planorismului.

Maeștri ai sportului

Piloții sportivi Gh. Bărbuceanu (București) și Zoltan Nagy (Tg. Mureș) li se acordă titlul de „Maeștri ai sportului” pentru planorism.

În cele șapte școli, cu 18 instructori, se realizează 10750 starturi cu 4882 ore de zbor, din care 3110 plutit, 6380 km distanță, 9 insigne de argint, una de aur (Ion Burghină din Craiova) și o probă de diamant pe triunghi de 300 km (Ion Burghină).

1968

Campionat mondial la Leszno

Între 9 și 23 iunie în Polonia, are loc campionatul mondial de planorism. Din țara noastră participă ing. Mircea Finescu și ing. Emil Iliescu, pe planeare Foka-4, la clasa standard, unde concurează 57 de piloți. Se realizează opt probe.

În clasamentul final, Finescu ocupă un meritoriu loc 27, iar Iliescu 45. Au participat 32 țări din America de Nord și Sud, Europa, Asia, Australia și Noua Zeelandă.

Campionatul național

Între 1 și 15 iulie se ține la Iași campionatul național la care iau parte 15 concurenți pe planeare Foka-4 și Blanik.

Condițiile meteo permit efectuarea a șase probe.

La proba a șasea, din 9 iulie, are loc un incident din fericire fără urmări tragice. Pilotul Gh. Gâlcă, cu un planor Foka, „abordează” planorul Blanik, pilotat de Ion Alexa, în caruselul unui curent ascendent termic.

În clasamentul final primele trei locuri sunt ocupate în ordine de: Emil Iliescu – București, Mihai Bâdea – București și Alexandru Jozsa – Tg. Mureș.

S-au parcurs 9424 km.

Miting la Băneasa

Pe 28 iulie la un mare miting la Băneasa, la care au participat parașutiști, planeare și avioane, instructorul Titi Enăchescu a entuziasmat asistența făcând înaltă acrobație cu planorul biloc metalic Blanik, precum și un carusel de 5 planeare Foka-4 (remorcate de 2 avioane Wilga).

Industria aeronautică brașoveană renaște

După perioada grea de supraviețuire cu Industria locală din Ghimbav și improvizațiile de spațiu de lucru, prin insistența și perseverența ing. Iosif Șilimon (ca urmare a rezultatelor obținute), la 1 octombrie se înființează Întreprinderea de Construcții Aeronautice (I.C.A.). aceasta se va dezvolta continuu, își va diversifica și mări proiectarea și execuția. Seria IS-urilor se va înmulți și vor fi produse mari cantități de planeare, motoplaneare și avioane apreciate și la export.

Începe construcția monolocului de performanță IS-18/25 proiectat pentru 32,5 finețe, la o anvergură de 15 m standard.

Concurs internațional de zbor la... înălțime

Între 1 și 20 noiembrie are loc la Ghimbav, o nouă tentativă de cucerire a înălțimilor în curenți ondulatorii.

Participă 8 piloți din țară și cinci invitați din străinătate, trei din Cehoslovacia și doi din Ungaria.

În acest an condițiile meteo sunt favorabile și se obțin valoroase rezultate, în cele cinci zile de undă binevoitoare.

Se zboară pe planeare Foka-3 și Blanik, special echipe. Se realizează două recorduri – Titi Enăchescu – și trei probe pentru diamant – T. Enăchescu, Petre Zenovei, și Emil Iliescu.

Aceștia trei ocupă în ordine și primele trei locuri în clasamentul final.

Titi Enăchescu – două valoroase recorduri de înălțime

La 18 noiembrie în cadrul concursului menționat, instructorul Titi Enăchescu, pilotând un planor Foka-3 în curenți ondulatori, realizează un câștig de înălțime de 6630

m și o înălțime absolută atinsă de 8630 m, doborând recordurile din 1965 ale lui Mircea Finescu (5125 m câștig și 7250 m înălțime absolută).

Maestru al sportului

Pilotului sportiv de performanță Ion Burghină, de la Craiova, i se conferă titlul de „Maestru al sportului” pentru planorism.

C-uri de aur

În acest an obțin insigna internațională de aur piloții sportivi de performanță din București Ion Frantz și Boris Grabcev, precum și instructorul Eugen Cirezaru de la Tg. Mureș.

În cele 7 școli existente, cu 19 instructori, se efectuează 11159 starturi cu 6052 ore de zbor, din care plutit. Se brevetează 37 de piloți sportivi. Total km 19534, 3 C-uri de aur, 3 diamante și două recorduri.

1969

Concursul țărilor socialiste în Ungaria

Între 3 și 16 iulie are loc la Dunakezsy, lângă Budapesta, concursul „țărilor socialiste” la care participă 29 de concurenți din 7 țări, la două clase: 13 la *nelimitat* și 16 la *standard*.

Mihai Bâdea este reprezentantul nostru cu planor Foka-4, la clasa standard. Se realizează 8 probe între 100 și 510 km.

În clasamentul final Mihai Bâdea ocupă locul 8. După terminarea concursului, pe 17 iulie, realizează un zbor spre țară, de la Budapesta la Heidosoboslo de aproape 200 km.

Campionatul internațional al României

Între 4 și 17 august are loc la Iași campionatul anual la care participă, pe lângă 6 concurenți de la noi, 5 concurenți străini (la clasamentul internațional) din R.F.G., Polonia, Ungaria și URSS.

Condițiile meteo permit efectuarea a 8 probe, modeste.

În clasamentul național primele trei locuri sunt ocupate de: Mircea Finescu, Zoltan Nagy și Alex. Jozsa, iar în cel internațional: Csepen Ianos (Ungaria), Mircea Finescu (România) și Klaus Konig (R.F.G.). S-au utilizat planoare Foka-4, IS-3D și Blanik. S-au efectuat 11045 km.

Un alt planor IS

La ICA Ghimbav se face zborurile de recepție și omologare ale monolocului de performanță IS-18/25 de 15 m anvergură, cu o finețe calculată de 32.

Diploma „Paul Tissandier”

Pentru activitatea sa susținută în planorism de aproape două decenii, F.A.I. acordă diploma internațională „Paul Tissandier” instructorului Gh. Gerogescu – „Gâgă”.

Maestri ai sportului

Primesc titlul de „Maestru al sportului” pilotul sportiv Boris Grabcev, din București și instructorul Eugen Cirezaru din Tg. Mureș.

În 7 școli cu 23 de instructori se realizează 21532 starturi, însumând 6275 ore de zbor, din care 3577 plutit.

Sunt brevetați 116 piloți sportivi și se obțin 3 insigne de argint.

1970

Participare la campionatul Poloniei

Între 17 și 31 mai, la Leszno, au loc campionatele internaționale ale Poloniei, la care participă piloți din țara gazdă și invitați din Ungaria, URSS și România, reprezentată de piloții sportivi Gh. Bărbuceanu și Boris Grabcev, la clasa standard, cu 47 competitori. După opt probe, între 200 și 535 km Bărbuceanu ocupă locul 40, urmat de Boris Grabcev.

I.C.A. Ghimbav construiește de zor

Se fac zboruri de recepție pentru prototipul biloc de performanță IS-28, construcție mixtă de lemn-metal, cu ampenaj în formă de „T”, anvergura de 15 m și finețea de 26.

Monolocul de performanță

IS-29B metalic, anvergura de 15 m, laminar, finețe 37, ampenaj „T”, cu roata escamotabilă, este supus probelor de omologare, după care urmează varianta IS-29D, îmbunătățită, care până în 1974 va fi construit în 55 de exemplare.

Maestri emeriti ai sportului

Se decernează titlul de „Maestru emerit al sportului”, pentru întreaga activitate de instruire și performanță lui Gh. Gâlcă și „Antrenor emerit al sportului” șefului sectorului de planorism, Mihai Adăscăliței, pentru cei 30 de ani de muncă și realizări în planorism.

Ultimul an de planorism la Strejnic

La sfârșitul sezonului de zbor, activitatea de planorism de aici ia sfârșit, după 12 ani de muncă făcută cu profesionalism și discreție.

Import de „Foka-5”

Se importă din Polonia „Foka-5” monoloc de performanță cu ampenaj „T”. cele 11 exemplare achiziționate vor fi în exploatare până în 1985.



Planor Foka-5

Tot în șapte școli, ca și în anii trecuți, cu 27 de instructori, se realizează 24745 starturi și 7347 ore de zbor, din care 4580 plutit. Au fost brevetați 72 piloți sportivi. Se obțin șapte insigne de argint. Nu s-a ținut campionat național, iar piloții trimiși în străinătate să ne reprezinte, din lipsă de antrenament și competitivitate au avut rezultate slabe.

1971

Vizita la Wasserkuppe

La invitația Aeroclubului Republicii Federale Germane, între 13 și 28 mai, o delegație condusă de șeful detașamentului de planorism din Aeroclubul Central Mihai Adăscăliței însoțit ing. Mircea Finescu, Gheorghe Gâlcă, Ion Alexa și Nicolae Mihăiță au vizitat celebrul centru de planorism de la Wasserkuppe, pentru schimb de experiență. Anterior vizitei delegației noastre, centrul l-a avut ca oaspete pe astronautul american Neil Armstrong, vechi planorist. Aici piloții noștri au zburat la mosor și avion planearele K-13 biloc și K-8 monoloc. Au mai fost vizitate aerocluburi mai mici de pe valea Rhein-ului. Deplasarea s-a făcut prin Societatea TAROM cu avion BAC-111, București – Frankfurt și retur.



Vizită la Wasserkuppe

Se zboară din nou duminica

Începând cu luna iunie, planorismul a primit aprobarea Aeroclubului Central de a se zbura din nou sâmbăta și duminica cu piloții sportivi care sunt „în producție” în timpul săptămânii.

Campionatul internațional al R.D.G.

Între 6 și 19 iunie, la Neustadt Glewe, în Germania de Est, în condiții meteo slabe și multe restricții de zbor, are loc campionatul internațional, la care iau parte 42 de piloți la clasa standard (36 din R.D.G. – și câte doi din Cehoslovacia, Ungaria și România).

După 4 probe valabile, în clasamentul final reprezentanții țării noastre ocupă următoarele locuri: Mihai Bâdea locul 21 și Emil Iliescu locul 29.

Campionatul internațional al Ungariei

Între 3 și 15 iulie, la Dunakezsy, au loc campionatele Ungariei, la care participă invitați din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia, România și URSS.

Se concurează la clasa *liber* – bărbați – și *standard* femei și bărbați, separat. Se realizează 8 probe între 180 și 375 km. Cei 2 reprezentanți ai noștri, la clasa standard, obțin următoarea clasare, din 16 participanți: Valentin Romașcu locul 11 și Petre Zenovei locul 14. Prin lipsa de antrenament și concepție în competiție, deficiențe care durează de atâta timp, nu se poate pretinde mai mult. Piloții noștri sunt mereu complexați și depășiți în ultimul timp de piloții din alte țări.

Concurs de selecție

Între 11 și 25 iulie are loc la Iași, concursul de selecție pentru campionatul național. Participă 13 piloți din 6 aerocluburi; se realizează 5 probe modeste și 6131 km. Primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Boris Grabcev – București, Ion Pavel – Iași și Octavian Lie – Brașov.

Al XV-lea campionat cu invitați străini

Între 1 și 25 august are loc la Iași campionatul internațional al României cu participarea a 10 piloți străini din: Bulgaria, Germania de Est, Germania de Vest, Ungaria și URSS, și 14 piloți din țară. Condițiile meteo medii permit efectuarea a 6 probe.

Se concurează pe planeare Foka-4 și 5, puse la dispoziție de gazde, și 2 planeare de mare performanță din fibre, ASW-15 și PHOEBUS, ale participanților din Germania de Vest, în afară de concurs. În clasamentul internațional primele trei locuri au fost ocupate de: Hans Voss (RDG), Udo Elke (RDG) și Nicolae Mihăiță (Rom), iar la cel național de: Nicolae Mihăiță locul I, Zoltan Nagy locul II și Valentin Romașcu locul III.

S-au parcurs 14729 km distanță.

O altă variantă IS-29

I.C.A. Ghimbav prezintă monolocul de înaltă performanță IS-29E cu o anvergură de 17,50 m și o finețe calculată de 42 la 92 km/h și dispozitive de hipersustentație.

Prototipul rămâne unicat experimental.

Finescu pilot de încercare la I.C.A.

Mircea Finescu pilot de încercare

Datorită extinderii fabricației de planeare și a controlului riguros științific, necesar în special la prototipuri, ing. Mircea Finescu este angajat în luna decembrie la I.C.A. Ghimbav, ca pilot de încercare și recepție, datorită cunoștințelor și experienței sale. Va contribui la îmbunătățirea continuă a planearelor și motoplanoarelor până în 1979 când se va pensiona, la vârsta de 57 ani.

Șilimon scrie pentru planoriști

Inginerul Iosif Șilimon, cu toate preocupările de constructor și director tehnic la I.C.A., de conferențiar la Politehnica din Brașov, găsește timpul necesar pentru a scrie o carte, „Zborul planorului”, lucrare de referință în domeniu, la noi, care va fi un valoros material de studiu pentru piloții sportivi.

Se ajunge la „apogeul declinului” cu numai 6 școli și 22 instructori, care realizează totuși 17535 starturi, cu 6161 ore de zbor, în total, din care 4370 plutit.

Se brevetează 28 de piloți sportivi, se obțin 6 insigne de argint și două diamante, 50017 km, 2 competiții interne și 2 externe.

1972

Concursul țărilor socialiste

Anul competițional debutează cu concursul țărilor socialiste, ținute în Bielorusia la Orel, între 2 și 21 iunie. Participă 33 piloți din Bulgaria, Ungaria, URSS, Cuba, Coreea de Nord, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și România. Clasa standard reunește 19 concurenți, din țara noastră concurează Mircea Finescu și Zoltan Nagy pe planoare Foka-5. La clasa liber concurează 14 piloți, reprezentantul nostru fiind Valentin Romașcu tot pe Foka-5 un planor total depășit. S-au efectuat 8 probe între 120 și 500 km. La clasa standard Mircea Finescu a ocupat locul 8 și Zoltan Nagy 15 din 19 concurenți, iar la clasa liber Valentin Romașcu locul 12 din 14. Trebuie menționat că deplasarea dus-întors s-a făcut cu trenul, iar planoarele au fost puse la dispoziție de organizatori.

Record de viteză pe triunghi de 300 km

La 12 iunie în cadrul concursului menționat mai sus, Mircea Finescu a realizat un record de viteză pe triunghi de 300 km, obținând o viteză medie de 77,934 km/h pe traseul Orel – Livninolo – Arhangelscoe – Orel.

Participarea la campionatul Poloniei

Între 4 și 18 iunie, a avut loc la Leszno, campionatele internaționale ale Poloniei, la care au participat reprezentanții noștri Nicolae Mihăiță și Emil Iliescu, pe planoare Foka-5, la clasa standard cu 37 de concurenți. Condițiile meteo slabe au permis efectuarea a 5 probe între 150 km și 522 km. În clasament Nicolae Mihăiță s-a clasat pe locul 22, iar Emil Iliescu pe locul 31 din 37 de participanți.

Concurs de selecție

În perioada 5-16 iulie, se ține la Iași concursul de selecție pentru participarea la campionatul național. Timpul este total nefavorabil și abia se realizează 3 probe chinuite, ce nu depășesc 122 km, distanța maximă pe probă. Se folosesc planoare Foka-4 și 5 de către cei 15 concurenți. Total 3544 km. În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Ion Pavel – Iași, Erwin Rosch – Brașov și Ioan Iosup – Iași.

Campionatul internațional al României

Între 30 iulie și 13 august are loc la Iași campionatul anual cu participarea a câte doi concurenți din Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și URSS. Din țara noastră participă 13 concurenți. Condițiile meteo foarte slabe nu au permis efectuarea decât a trei probe modeste. S-a concurat pe planoare Foka-4 și 5, iar în afară de concurs prototipul IS-29 prezentat de I.C.A. Brașov și pilotat de Mircea Finescu, care neoficial a ocupat locul I.

În clasamentul general primele trei locuri au fost ocupate de: Frantisek Necia – Cehoslovacia, Stanislaw Witwk – Polonia și Nagy Zoltan – România. Total km parcurși: 4717.

Aviația sportivă din nou în reorganizare

La 1 noiembrie, prin trecerea Aviației Sportive de la

U.C.F.S. la Departamentul Aviației Civile, se înființează A.C.R. Aeroclubul Central Român, care va prelua aerocluburile județene, cu toată dotarea și personalul de la U.C.F.S. Aviația sportivă, după o mică perioadă civilă, se „remilitarizează camuflat”, conducerea aviației civile fiind „militară”. La U.C.F.S. rămâne numai Federația Aeronautică.

Turneul european de prezentare a planorului IS-29D

Începând în luna septembrie, timp de peste două luni, o echipă de la I.C.A. Ghimbav, în frunte cu directorul tehnic ing. Iosif Șilimon și ing. Mircea Finescu pilot de recepție al fabricii, cu o autodubă metalică, se deplasează prin Europa pentru a prezenta planorul IS-29D.

Începând cu Austria, planorul este prezentat la Viena și Gratz, apoi în Germania federală la Munchen, Mainheim, Frankfurt, Bremen și Achen, în Olanda la centrul de la Terlet, în Belgia la Charleroi, în Franța la un centru la nord de Paris, la Percy lângă Lyon și la centrul din sud-est de la Saint Auban în Alpii Maritimi, unde la 14 noiembrie IS-29D pilotat de ing. Mircea Finescu a atins în undă 4500 m (declanșat la 1200 m), apoi în Elveția la Zollikofen lângă Berna.

IS-28A îmbunătățit

I.C.A. Ghimbav începe construcția îmbunătățită a bilocului IS-28A cu flaps, care va deveni astfel IS-28B.

O istorie a planorismului din România

Gh. Cucu publică în Editura Stadion din București o primă lucrare de acest gen la noi în țară, intitulată „Istoria zborului fără motor din România” primită cu mult interes.

Cele șase școli existente, Clinceni-București, Sânpetru-Brașov, Dezmir-Cluj, Balta Verde-Craiova, Iași și Tg. Mureș în care sunt încadrați 22 instructori, efectuează 20889 starturi, însumând 6462 ore din care 4338 plutit, km parcurși 44108. Obțin brevetul sportiv 58 de elevi și 4 piloți de performanță insigne de argint. Se doboară un record și se participă la două competiții interne și două în străinătate.

1973

Din luna martie, conducerea Federației Aeronautice și a Aeroclubului Central Român, sunt încredințate col. av. Nicolae Făgădaru (inițial pilot planorist, mai târziu, printre primii piloți de vânătoare cu reacție). Acesta se va dedica cu pasiune activității aviației sportive și va deveni chiar „Maestru al sportului” la planorism.

Aeroclubul de la Baia Mare își reia activitatea

După o întrerupere de 11 ani, școala de la Baia Mare își reia activitatea pe noul teren de al Tăuți-Măgheruș la 7 km vest de oraș. În viitor va beneficia din plin de multe dotări moderne, cu hangare spațioase din beton și anexele necesare, în special datorită muncii plină de dăruire a comandantului Vasiliu Bochiș, sprijinit de autoritățile locale și centrale.

Triunghi de 300 km în formație

La 24 mai de la Sânpetru-Brașov, se efectuează un zbor în grup pe circuit triunghiular de 300 km, cu trei planoare Foka-4, de către ing. Romeo Vlădescu, șeful de pilotaj al școlii, Ionel Munteanu, instructor și pilotul sportiv Constantin Pascovici, pe traseul Sânpetru – Tg. Mureș – Ciceu – Sânpetru.

Record biloc țel fix, dus-întors

La 29 iunie, Ion Alexa, împreună cu Dorel Bîrleanu, relaizează cu un biloc Blanik un record de distanță cu țel fix, dus-întors, de 305 km, pe traseul Iași – Galați – Iași. Acest valoros record, datorat în special talentatului Ion Alexa va dura 12 ani, când va fi depășit cu 40 km.

Participare la campionatul Cehoslovaciei

Între 8 și 20 iulie are loc la Vârclabi, campionatul internațional al Cehoslovaciei. Participă 33 de piloți din țara gazdă, 11 din Germania de Est, Polonia și România ca invitați la clasele liber, standard femei și standard bărbați. Țara noastră participă cu doi piloți sportivi, Nicolae Mihăiță și Zoltan Nagy la standard masculin, unde iau parte în total 14 competitori. După efectuarea a patru probe, între 150 și 300 km – reprezentanții noștri pe planoare Foka-5 se clasează pe locul 12 Zoltan Nagy și locul 14 Nicolae Mihăiță. Din nou își pune amprenta concepția asupra antrenamentului de competiție, în lipsa unui antrenor permanent cu experiență și clar viziune.

Concurs de selecție la Iași

Între 8 și 22 iulie, are loc concursul de preselecție, pentru campionatul național, la care participă 16 piloți din 6 aerocluburi. Condițiile meteo medii, permit realizarea a 8 probe, între 100 și 300 km. În clasamentul final primele trei locuri sunt ocupate în ordine de: Erwin Rosch – Brașov, Petru Zenovei și Ion Iosup – Iași. S-au realizat 14225 km.

Campionatul național cu invitați străini

Între 29 iulie și 12 august, are loc la Iași, campionatul național cu câte doi invitați din: Cehoslovacia, Ungaria și URSS și 18 concurenți din România, toți la clasa standard cu planoare Foka-4 și 5, puse la dispoziție de organizatori, cu excepția a două planoare poloneze tip „Cobra” aduse de concurenții Cehi, și un IS-29D. Condițiile meteo au permis efectuarea a 7 probe, cu distanțe între 100 și 300 km, care au totalizat 30473 km.

În clasamentul general final, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Tadeuș Wala – Cehoslovacia, Iaroslav Wawra – Cehoslovacia și Vítavlas Stiumba – URSS (din țările Baltice).

În clasamentul național, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Mircea Finescu – Brașov, Nicolae Mihăiță – București și Mihai Bâdea – București.

În afară de concurs, la proba 6 din 5 august, colonelul Nicolae Făgădaru, comandantul Aeroclubului Central Român, cu un planor Foka-4, execută triunghi de 300 km, pe ruta Iași – Hârtoș – Săveni – Iași, realizând proba de distanță pentru insigne de aur și un diamant.

Participare la campionatul internațional al Ungariei

Între 22 august și 4 septembrie, are loc la Dunakezsy lângă Budapesta, campionatul național al Ungariei, cu câte doi invitați din Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și România. Țara gazdă participă cu 24 de concurenți. Toți competitorii la clasa standard. România este reprezentată de piloții sportivi Mihai Bâdea și Valentin Romașcu cu planoare Foka-5. Se efectuează 6 probe între 114 și 271 km. În clasamentul final, participanții noștri ocupă locul 12 Valentin Romașcu și locul 17 Mihai Bâdea, din 32 concurenți.

Activitatea de la Sânpetru

Deși redusă la formare, activitatea de performanță

este meritorie. Se totalizează 4291 starturi, însumând 2025 ore de zbor și 8763 km parcurși. Se obțin 9 insigne de argint și 3 probe pentru aur (Romeo Vlădescu, Constantin Andrei și Ion Porumb, toți instructori) și 3 diamante la triunghi de 300 km (Romeo Vlădescu, Ionel Munteanu – instructori și Constantin Pascovici – pilot sportiv).

O altă variantă biloc IS

I.C.A. Gimnav prezintă pentru omologare bilocul de performanță IS-28B, complet metalic, cu roata escamotabilă, anvergura 17 m, finețe de 32.

Diplome „Paul Tissandier”

Instructorii Paul Manu și Vasiliu Bochiș primesc pentru activitatea depusă în slujba planorismului, diploma internațională F.A.I., „Paul Tissandier”.

Gh. Cucu din nou scriitor

Din ce în ce mai fecund, valorosul planorist Gh. Cucu publică tot la editura Stadion cea de-a treia sa lucrare intitulată „Teoria și tehnica pilotării planoarelor”.

În cele 7 aerocluburi, cu 25 instructori se realizează 24539 starturi cu 9171 ore de zbor; din care 6759 plutit, și 74170 km distanță, 76 piloți sportivi brevetați, 30 de insigne de argint, 5 de aur (Ionel Munteanu, Aurel Otînjac, Gheorghe Răileanu, Erwin Rosch, Romeo Vlădescu), 10 probe pentru diamant (Vasile Coțofană, Nicolae Făgădaru, Matta Arpad, Ionel Munteanu, Aurel Otînjac, Constantin Pascovici, Gheorghe Răileanu, Erwin Rosch, Gheorghe Savastre și Romeo Vlădescu). Participarea la 2 competiții externe și 2 interne.

1974

Primul curs de arbitri

La Sânpetru, în a doua jumătate a lunii mai, Petre Crăiniceanu ține un curs oficial de arbitri pentru competițiile de planorism. Sunt calificați 12 arbitrii din vechea generație de instructori (1933-1950)



Sânpetru calificare: Mitache, Căndea, Crăcăoanu, Bartha, Atanasiu, Valentin Popescu și P. Crăiniceanu

Record de viteză la biloc

la 26 mai piloții sportivi Nicolae Mihăiță și arh. Mihai Andrei cu un planor biloc Blanik realizează un record de viteză pe triunghi de 100 km, obținând o viteză medie de 77,142 km/h, pe traseul Clinceni – Târnava – Oncești – Clinceni. Recordul va rezista 2 ani și va fi depășit tot de

Nicolae Mihăiță.

Concursul țărilor socialiste și un record

Între 9 și 23 iunie, are loc la Orel în URSS (Bielorusia) concursul „Țărilor socialiste” la care participă opt țări, totalizând 46 de competitori. Cei doi concurenți din România, întârziind, se prezintă după efectuarea primei probe și participă în afară de concurs. Se concurează la clasa standard femei și bărbați și clasa nelimitat. Iau parte câte 6 concurenți la toate clasele, din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și Ungaria, iar țara gazdă, cu două echipe complete însumând 12 piloți. Cuba cu 4 piloți la standard bărbați și liber, iar România numai la standard bărbați, cu doi piloți oboșiți de drumul lung, cu dubele de transportat plane, Mihai Bâdea și Mircea Finescu, cu planele IS-29D (care au mai fost și reținuți de autoritățile din URSS).

La proba a doua a concursului, pe 10 iunie, Mihai Bâdea realizează un record național de viteză pe triunghi de 300 km, obținând o viteză medie de 84,045 km/h, pe traseul Orel – LivniMolo – Arhangelscoe – Orel.

Participare la concurs internațional de juniori

Între 12 și 22 iulie, are loc în Germania de Est, la Bautzen-Klix, un concurs internațional de juniori. Iau parte câte două tinere speranțe din Cehoslovacia, Polonia, România și URSS, la clasa standard fete și băieți și 24 din partea țării organizatoare. Echipa țării noastre este compusă din Lothar Krupa și Dorin Vlădescu. Din cauza condițiilor meteo total nefavorabile, nu s-a putut desfășura decât o probă valabilă.

Campionatul României la Iași

Între 29 iulie și 12 august, are loc la Iași, campionatul internațional al României cu 9 participanți din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Germania de Vest, URSS și 15 participanți din țară. Din cauza condițiilor meteo nefavorabile, în care s-au efectuat numai două probe, și ca urmare a aterizărilor pe teren necunoscut și desfundat de ploi, au fost avariate patru plane Foka. Concursul a fost închis și declarat neterminat. S-au efectuat 5117 km.

I.C.A. Ghimbav, un biloc competitiv



Planor IS-28B2

Întreprinderea de Construcții Aeronautice Ghimbav, după zborurile de recepție și omologare, începe o mare serie a bilocului IS-28B2, care va fi fabricat până în 1983, în 359 de exemplare și vândut la export în 193 exemplare, pe toate continentele (în 1979 în S.U.A. se va obține un record mondial la clasa D-2 biloc țel fix dus-întors 829 km, iar vestitul pilot suedez Axel Person, recordman și campion mondial, stabilit în Australia, impresionat de calitatea planorului, va trimite o scrisoare entuziastă și elogioasă constructorilor Brașoveni). Planorul are anvergura de 17 m,

finetea de 34, complet metalic și acrobatic.

Craiovenii se mută la Pitești

Aeroclubul craiovean la sfârșitul sezonului de zbor de 117 zile, realizează 3459 starturi, cu 758 ore de zbor și 4662 km, 10 piloți sportivi, 2 insigne de argint. Își întrerupe activitatea până în 1978, personalul și materialul de zbor fiind mutat la Geamăna-Pitești.

Un alt zbor în grup la Sânpetru

Pe triunghi de 300 km, Constantin Andrei, Victor Dumitrescu și Octavian Lie realizează pe ruta Sânpetru – Tg. Mureș – Ciceu – Sânpetru 301 km, un reușit zbor în grup, cu două plane Foka și un IS-29D.

Maeștri ai sportului

Se decernează titlul de Maestru al sportului pentru planorism instructorilor brașoveni Ioan Munteanu și Romeo Vlădescu, precum și piloților sportivi, Erwin Rosch – Brașov, Gheorghe Răileanu – Craiova și Aurel Otînjac – Iași.

Al treilea maestru emerit al sportului

Pentru întreaga activitate dedicată planorismului și a performanțelor sale, ing. Emil Iliescu primește titlul de Maestru emerit al sportului pentru planorism.

Diploma „Paul Tissandier”

Ing. Romeo Vlădescu primește din partea F.A.I. diploma internațională „Paul Tissandier” pentru aportul său, de aproape trei decenii în domeniul planorismului.

În cele 7 aerocluburi cu un efectiv de 25 de instructori, se realizează 39826 starturi, totalizând 6926 ore de zbor (din care plutit 3994) și 21491 km, obțin brevetul de pilot sportiv 104 elevi, 4 insigne de argint oficializate, se doboară două recorduri, se participă la două competiții în străinătate și are loc un campionat național neîncheiat.

1975

Prin încadrarea în aviația sportivă a absolvenților școlii militare de ofițeri de aviație de la Bobocu-Buzău, numărul personalului navigant la sectorul planorism, sporește de la 27 la 36. Aceștia se vor acomoda bine în aviația sportivă și își vor sporii an de an prezența în Aeroclubul Central Român. Inițial vor fi folosiți în cadrul sectorului de planorism ca piloți remorcheri de plane, iar pe parcurs vor deveni instructori. După trecerea examenelor de calificare cea mai mare parte dintre ei, foști planoriști la origine, vor deveni valoroși instructori și piloți de performanță, deținători de diamante și titluri de maeștri ai sportului. Vor imprima o atmosferă de disciplină prietenească și vor fi apreciați în funcțiile de comandă de la aerocluburile județene până în conducerea Aviației Sportive.

Participarea chinuită la campionatul R.D.G.

Între 9 și 19 mai se ține la Freiderdorf în Germania de Est, campionatul național cu câte doi invitați străini din Cehoslovacia, Polonia și România și 44 de participanți din partea țării organizatoare, toți la clasa standard. Plane variate de la Foka-4, la Cobra, Cirus și Jantar, condițiile de concurs dificile, atât din cauza timpului nefavorabil, cât și a restricțiilor de zbor prelungite și repetate. S-au efectuat patru probe, echipa României, compusă din Zoltan Nagy și Erwin Rosch, conform obiceiului împământenit de a ajunge în cel

mai bun caz în ultima clipă, a întârziat și nu a participat la prima probă, Nagy Zoltan a primit un planor Foka-4 prost întreținut, abia după trei zile, pierzând participarea și la proba a doua. Cu aceste handicapuri (planoare depășite și lipsa din probe), în final concurenții noștri s-au clasat pe locul 36 – Rosch Erwin și 46 – Nagy Zoltan, din 50 de piloți participanți.

Campionatul național cu invitați străini

Între 1 și 15 iunie, la Clinceni, lângă București, are loc cel de-al 19-lea campionat național, la care participă ca invitați câte doi piloți din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est și Ungaria, împreună cu 16 participanți români (plus unul în afară de concurs). În total 25 de planoare puse la dispoziție de organizatori, Foka-4 și 5, IS-29D, (și un IS-3D în afară de concurs). Condițiile meteo slabe, au permis executarea a patru probe (două de 128 km și două de 224 km, toate dus-întors). De menționat faptul că în primele trei probe Nicolae Mihăiță a condus detașat în clasamentul general, dar la ultima probă a aterizat cu 10 m în spatele liniei de sosire și a căzut pe locul 11. S-au efectuat 16189 km.

Invitație neonorată

În luna iulie, pe baza sistemului de participare prin reciprocitate (țara invitată are la dispoziție gratuit planorul de concurs, cazarea și alimentația pentru fiecare participant, din partea organizatorului), țara noastră este invitată să participe în Germania de Vest, cu doi concurenți la campionatele internaționale ale Republicii Federale Germane. Întrucât invitația a fost acceptată din timp, la data fixată pentru prezentare, organizatorul trimite la Berlin un elicopter în vederea preluării delegației noastre pentru a o transporta la 300 km la locul competiției. Această operație s-a repetat trei zile la rând, naveta de 600 km făcându-se degeaba, întrucât echipa României nu s-a prezentat. Aeroclubul Central și Federația care inițial au acceptat participarea, nu au avut politețea elementară de a-l anunța pe amabilul organizator, de renunțarea în ultimul moment.

Este de menționat, că întârzierile, în marea lor majoritate, s-au datorat formalităților de ieșire din țară care au fost rezolvate în ultima clipă, sau după ultima clipă, de către instituțiile abilitate. Astfel s-a ajuns la prezentarea la competiții, cu sufletul la gură, stresați și oboșiți, iar la împărțirea planoarelor s-a beneficiat de rămășițele, necompetitive la care s-a adăugat totdeauna un slab antrenament.

Participare la un concurs european și un record

Între 1 și 18 august, are loc în Franța la Poitiers, un concurs european pentru planoare biloc. Din țara noastră, participă pe un planor IS-28A2 ing. Emil Iliescu pilot sportiv și ing. Mircea Finescu pilot de recepție la I.C.A.-Ghimbav.

La 3 august pe un traseu triunghiular de peste 300 km pe ruta Poitiers – Ardens – Sorigny – Poitiers, tandemul menționat, obține o viteză medie de 73,650 km/h, realizând un nou record național, nedepășit până la editarea acestei lucrări.

Balcianiada de planorism

La începutul lunii august, se adună la Cercoveț, în Yugoslavia, la 30 km de Zagreb, concurenți din Bulgaria, România și Yugoslavia pentru a participa la prima Balcianiadă de planorism. Din cauza condițiilor meteo total nefavorabile, nu s-a putut efectua nici o probă. La singura încercare din concurs, reprezentantul nostru Mihai Bâdea a fost singurul

care a reușit 60 km distanță.

Aeroclubul Suceava reînființat

De la 1 septembrie își reia activitatea de planorism la Scheia, lângă Suceava, aeroclubul bucovinean, condus de Paul Cernișov. Aici activitatea se va desfășura până la sfârșitul lui iulie 1984, când se va muta la Salcea, la 15 km est de oraș.

Schimbare în conducerea aviației sportive

De acum înainte se va perpetua obiceiul de a schimba conducerea aviației sportive tocmai când comandanții militari se acomodează cu problemele sportului aviatic și acumulează experiența necesară. Astfel, la 1 septembrie colonelul av. Nicolae Făgădaru este înlocuit cu col. av. Aurel Caloianu, care până atunci nu a avut nici o tangență cu aviația sportivă.

Record pe triunghi de 100 km

La 22 septembrie, Nicolae Mihăiță cu un planor IS-29G realizează pe triunghi de 100 km pe ruta Clinceni – Târnava – Oncești – Clinceni, viteza medie de 94,312 km/h, obținând un nou record național care va rezista până în 1980, când același pilot îl va îmbunătăți.

I.C.A.-Ghimbav – IS-29D2 în serie

După experimentările și îmbunătățirile aduse monolocurilor de performanță din seria IS-29, începută în 1970, I.C.A.-Ghimbav, definitivează și omologhează varianta IS-29D2. Acest planor va fi mult timp apreciat, fiind construit în mare serie până în 1987, în total 156 exemplare, din care vor fi livrate la export 95, aproape pe toate meridianele globului. Acest planor complet metalic cu ampenaj în „T” și roată escamotabilă, la o anvergură standard de 15 m, are finețea 37.



Planor IS-29D2

Record de înălțime la biloc femei

În ziua de 11 noiembrie, la Sânpetru, echipajul format din Elena Coțovanu și Luminița Goșman-Cristofor, cu un planor Blanik, ating o înălțime de 4125 m în curenți ondulatori, din care 2325 reprezintă câștig de înălțime. Recordul va dura 12 ani.

Maestrii ai sportului

Norma de Maestru al Sportului pentru planorism, este îndeplinită de instructor Gheorghe Savastre – București și pilotul sportiv Constantin Pascovici – Brașov.

Diploma „Paul Tissandier”

Instructorul de zbor cu și fără motor, ing. Nicolae Conțu, comandantul aeroclubului „Mircea Zorileanu” din Brașov, primește din partea F.A.I., diploma internațională „Paul Tissandier” pentru contribuția sa la evoluția aviației sportive din România.

Nicolae Mihăiță instructor

În urma examenului susținut anul trecut, al mijlocului sezonului de zbor, din acest an talentatul pilot de performanță



Nicolae Mihăiță este încadrat instructor la Clinceni (din 1958 până în 1975 a realizat 8 recorduri naționale, a fost de două ori campion național și tot de două ori vicecampion național, iar din 1965 Maestru al sportului).

În cele 10 aerocluburi, 27 de instructori calificați și 8 piloți remorcheri, realizează 26770 starturi, totalizând 7212 ore de zbor, din care 4092 zbor plutit, și se efectuează în țară 29167 km. Nu se brevetează nici un pilot sportiv. Se obțin 3 insigne de argint și două de aur (Gheorghe Savastre și Constantin Pascovici).

1976

Concursul țărilor socialiste

Între 2 și 23 aprilie, are loc la Chișinău în Republica Moldovenească, concursul țărilor socialiste, patronat de URSS. Participă 50 de concurenți din Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Germania de Est, Polonia, Ungaria și URSS la clasele standard și liber.

Echipa României este formată din Dorin Vlădescu la clasa standard pe Foka-4 și ing. Mircea Finescu și Dorel Bogorin la clasa liber pe IS-28B2, ambele planoare depășite în comparație cu ale celorlalți concurenți. Concursul fiind peste Prut, s-a ajuns la timp, condițiile meteo foarte slabe nu au permis decât patru probe chinuite la fiecare clasă, nedepășind 245 km la standard și 315 km la liber.

Dorin Vlădescu pe 21 aprilie a realizat un record național de viteză pe triunghi de 200 km, cu o medie de 84,862 km/h.

Concurs internațional de juniori

Între 9 și 18 iunie are loc în Germania de Est la Klix, un concurs internațional de juniori, la care participă câte două tinere speranțe din Cehoslovacia, Polonia și România (Dorin Vlădescu și Arpad Matta) și 19 din partea țării organizatoare. Se concurează numai la clasa standard. S-au dat 6 probe, între 100 și 570 km. La finalul competiției reprezentanții noștri au ocupat locul 12 – Dorin Vlădescu și 13 – Arpad Matta, din 25 de concurenți. Pilotul Dorin Vlădescu la proba a treia din 13 iulie, ocupă locul I realizând și un valoros record de 128 km/h pe triunghiul de 100 km care, cu toată confirmarea din concurs, din motive suspecte, nu a fost omologat în țară.

Se pare că exista și o mafie a zburătorilor, care nu permitea oricui să ridice nasul și că sunt și aici „nași” care fac legea.

Motoplanor românesc prezentat la salonul aviatic din Anglia



Motoplanor IS-28M2

La 6 iulie la salonul internațional de aviație de la Farnborough de lângă Londra, ing. Mircea Finescu pilot de recepție la Întreprinderea de Construcții Aviatice – Ghimbav-Brașov, prezintă în zbor prototipul motoplanorului cote a cote IS-28M2, care se bucură de o bună apreciere, fabrica constructoare încheind valoroase contracte.

Record biloc pe triunghi de 100 km

La 4 august, piloții de performanță Nicolae Mihăiță și Eugen Lăzăroaie, cu un planor biloc metalic Blanik, realizează pe triunghi de 100 km pe ruta Clinceni – Târnava – Oncești – Clinceni, o viteză medie de 80,571 km/h.

Cantonament cu tinere speranțe

Între 5 și 27 august are loc la Iași, primul cantonament pentru juniori, la care iau parte 13 tinere speranțe:

1. Ionescu Mugurel – București
2. Franguloiu Iulian – București
3. Șerban Nicu-Junior – Baia Mare
4. Battes Dieter – Brașov
5. Dalălau Carmen – Brașov
6. Matta Arpad – Brașov
7. Neagu Marcel – Brașov
8. Vlădescu Dorin – Brașov
9. Bojan Alexandru – Cluj
10. Rusu Mihai – Cluj
11. Săcudeanu Ion – Cluj
12. Manoil Valeriu – Tg. Mureș
13. Marcu Nicolae – Iași

Din aceștia peste jumătate vor confirma în timp calitățile de performeri și concurenți. Din cauza timpului nefavorabil, programul de antrenament specific a fost mai redus, dar s-au făcut probe scurte în zonă, program de acrobație pe biloc Blanik de către Valeriu Aftanasu și cursuri de aerodinamică de către prof. Sergiu Sidon – pilot de performanță. Responsabilii concursului Titi Enăchescu și Gheorghe Savastre.

Concurs de zbor de înălțime

Între 8 octombrie și 6 noiembrie la Sânpetru are loc tradiționala adunare pentru zbor în undă, la care participă 16 piloți de performanță. Realizează proba de 3000 m câștig pentru C de aur, Nicolae Făgădaru – București, Arpad Matta și Dorin Vlădescu – Brașov și peste 5000 m câștig pentru diamant Boris Grabcev – București.

Elena Coțovanu din nou la înălțime

În cadrul concursului de zbor de înălțime menționat mai sus, în ziua de 1 noiembrie Elena Coțovanu cu un planor Foka-4 atinge înălțimea de 5150 metri, din care 3250 m înălțime câștigată, în curenți ondulatori, nou record național feminin.

Motoplanorul IS-28M2

Mai vechea preocupare a constructorilor din Ghimbav, de a fabrica un motoplanor performant, s-a materializat prin prezentarea după omologare a prototipului IS-28M2 cu oferte și în străinătate. Derivat din planor biloc în tandem IS-28B2, IS-28M2 este un motoplanor biloc cote a cote, cu un motor de producție engleză Limbach de 68 CP inițial, apoi de 80 CP, asigurând decolarea prin propriile mijloace.

Trenul de aterizare pe două roți, escamotabil și ampenaj în „T”. construcție complet metalică, a fost în fabricație de serie din 1976 până în 1984 și s-au executat 101 exemplare din care 67 la export, răspândite pe toate

meridianele pământului, bucurându-se de apreciere.

Diploma „Paul Tissandier”

Instructorului de zbor Vasile Coțofană, comandantul aeroclubului „Moldova” Iași, i se decernează de către F.A.I. din Paris, diploma internațională „Paul Tissandier” pentru aportul său la evoluția planorismului de la noi și întreaga sa activitate dedicată aviației.

La Arad se reia activitatea

În toamnă, pe aeroportul din Arad, după o întrerupere de 18 ani, se reia activitatea de planorism, având comandant pe talentatul instructor și pilot de performanță Viorel Cismaș.

În cele 10 aerocluburi (Arad, Baia Mare, Brașov, București, Cluj, Deva, Iași, Pitești, Suceava, Tg. Mureș) cei 38 de instructori realizează 28040 starturi, însumând 7087 ore de zbor, din care plutit 3273. Total km 27750; o insignă de argint, două de aur, un diamant, s-au obținut 4 recorduri și s-a participat la 3 competiții. S-au format 12 instructori.

1977

Concursul țărilor socialiste

În luna mai la Leszno are loc concursul țărilor socialiste, la care iau parte concurenții noștri Mihai Bândeș și Erwin Rosch la clasa standard pe planoare Cobra-15 și Arpad Matta cu Valentin Romașcu la clasa liber pe planoare IS-29D2. Trebuie menționat că din nou concurenții noștri participă pe planoare depășite fizic și moral. Toți ceilalți concurenți cu excepția Cubei, folosesc planoare de ultimă oră, din fibre cu profil laminar. Din cauza timpului foarte ploios concursul s-a încheiat realizându-se numai două probe chinuite.

Baia Mare - campionatul național cu invitați străini

Între 10 și 25 iulie are loc la Baia Mare, al XX-lea campionat național cu invitați străini, câte doi din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Germania de Vest și Polonia. Din țara noastră 20 de concurenți. Din cauza condițiilor meteo nefavorabile s-au realizat numai două probe, pe traseu triunghiular de 114 km și 152 km, iar campionatul a fost declarat neterminat. Total distanță: 5931 km.

Record național feminin

În cadrul campionatului la proba a II-a din 14 iulie, pilotul Adriana Măracine, pe un planor Foka-5, realizează pe triunghi de 100 km viteză medie de 59,302 km/h, nou record național.

Import de planoare de mare performanță din Polonia



Planor Jantar 2B

Câte două planoare de fibră clasa standard și liber sunt importate din Polonia. Jantar standard și Jantar 2 nelimitat, cu anvergura de 20 m. În următorii ani numărul lor se va mări cu încă zece exemplare (total 10 standard și 4 nelimitat).

Balcianiada în Bulgaria

Între 25 august și 3 septembrie, are loc la Sumen, cea de-a doua Balcianiadă de planorism. Se concurează la clasa standard femei și bărbați și clasa liber. În total 18 concurenți din Bulgaria, România, Yugoslavia și Turcia. Țara noastră este reprezentată la toate clasele de: Elena Coțovanu, Adriana Măracine, Mihai Bândeș și Mircea Finescu la standard și Arpad Matta și Erwin Rosch la liber. Condiții meteo slabe nu au permis decât patru probe modeste. În clasamentul final la femei Elena Coțovanu este pe locul 3 și Adriana Măracine locul 4 din patru concurenți. La standard bărbați Mircea Finescu locul 3 și Mihai Bândeș locul 5 din 8 concurenți, iar la clasa liber locul 2 Erwin Rosch și 5 Arpad Matta din 6 concurenți.

Sânpetru – concurs de zbor de înălțime cu două valoroase recorduri

Între 1 și 15 noiembrie, se ține concursul de zbor în undă lungă, având ca antrenor pe ing. Mircea Finescu. Se folosesc planoare Foka-4 și Blanik, echipate special. Se obțin patru valoroase recorduri. La 13 noiembrie Ion Alexa – Iași pe Foka-4 realizează 7980 m înălțime absolută și 7010 câștig de înălțime, iar după o zi la 14 noiembrie Erwin Rosch – Brașov tot cu un planor Foka-4 doboară recordul din ziua precedentă a lui Ion Alexa, urcând până la 11050 m înălțime absolută, cu un câștig de 8550 m înălțime. Este de menționat că pârgăria de înregistrare a barografului a depășit partea superioară a cilindrului, iar pilotul a părăsit ascendența din cauza givrajului care risca să blocheze total suprafețele mobile de comandă.



Rosch Erwin - record de înălțime - 11.050 m

De asemenea, printre alte zboruri de înălțime realizate, se mai remarcă un câștig de înălțime de 5700 m efectuat de Arpad Matta – instructor la Sânpetru, care obține al doilea diamant.

Ing. Emil Iliescu este angajat la I.C.A.-Ghimbav

Ing. Emil Iliescu maestru emerit al sportului, este angajat la I.C.A.-Ghimbav ca pilot de recepție al fabricii, unde va lucra cu rezultate deosebite, prezentând în străinătate planoare și motoplanoare, în special, până la 21 iulie 1986 când se va pensiona.

Motoplanorul IS-28M1

I.C.A.-Ghimbav stimulată de succesul obținut cu motoplanorul IS-28M2 realizează varianta IS-28M1 cu



posturile de pilotaj în tandem la o finețe 1/32, cu motor Limbach de 68 CP la o anvergură de 18 m. Nu va fi construit în serie.

Maestrii ai sportului

Fostul comandant al Aeroclubului Central Român, Nicolae Făgădaru și instructorul Arpad Matta primesc titlul de Maestrii ai sportului pentru planorism.

Diploma „Paul Tissandier”

Comandantul aeroclubului Mureș, Zoltan Demeter, i se acordă de către F.A.I. – diploma internațională „Paul Tissandier” pentru aportul său adus aviației sportive și în special planorismului.

Bilocal metalic IS-32A

I.C.A.-Ghimbav prezintă bilocalul metalic de înaltă performanță cu anvergura de 20 m, IS-32A, care va fi exportat.

În cele 10 aerocluburi 46 de instructori realizează 37723 starturi cu 10415 ore de zbor; din care 5311 plutit și 33529 km; 7 insigne de argint și 3 de aur, 7 diamante, 4 recorduri naționale, două competiții, se obțin două titluri de maestri ai sportului.

1978

Maestrii ai sportului

Instructorii Brașoveni Constantin Andrei și Victor Dumitrescu, primesc la începutul anului titlul de Maestru al sportului pentru performanțele realizate în planorism.

Concursul țărilor socialiste în Bulgaria și un record național

Între 25 mai și 10 iunie, are loc la Sumen întrecerea piloților din țările socialiste: Bulgaria, Cuba, Germania de Est, Polonia, România și URSS. Se concurează la clasa standard femei și bărbați și la clasa liber. România participă cu 5 concurenți. După 6 probe la toate clasele, reprezentanții noștri din nou pe planoare depășite, s-au clasat astfel:

- standard femei: din 16 concurente, Elena Coțovanu s-a clasat pe locul 13 și Adriana Mărcine pe locul 16; au concurat pe planoare Foka-5, celelalte concurente pilotând planoare Jantar standard și ASW-15, din fibre.

- standard bărbați: din 17 concurenți, Marian Simion s-a clasat pe locul 12 și Sergiu Sidon pe locul 13, cu planoare Foka-5, în comparație cu planoare PIK-20, ASW-15B și Jantar standard, toate din fibre.

- liber: concurentul nostru Arpad Matta cu IS-29D s-a clasat pe locul 13 din 15 participanți care au concurat pe planoare Nimbus 2, Kastrel, LAG-9 și Jantar 1. Având în vedere handicapul aparatelor și antrenamentul cu care au concurat reprezentanții noștri, rezultatele pot fi socotite bune.

La 6 iunie în proba a cincina, pe triunghi de 260 km, Elena Coțovan obține o viteză medie de 59,190 km/h, cu planor Foka-5, realizând un nou record național feminin al probei, nedepășit din 1964.

Stupid accident rutier

La 4 iulie la Sânpetru, după terminarea zborului de duminică, microbuzul care transporta piloții de la antrenament și performanță, se izbește de un copac pe șosea. Decedează șase dintre ocupanți. Comandantul școlii cpt. Ion Galea este înlocuit cu Ion Berenghi – pilot remorcher (care în 1991, ca pilot de linie pe IL-18, va fi victima unei catastrofe

aviatice în munții Parâng).

Reluarea activității la Craiova

La începutul lunii august, se reia activitatea la Balta Verde, în cele 35 de zile favorabile zborului, până la încheierea activității anuale s-au realizat 1765 starturi cu 330 ore de zbor.

Campionatul național cu invitați străini

La Iași, între 26 august și 5 septembrie, are loc cel de-al XXI-lea campionat național la care iau parte și câte doi concurenți din Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia și Ungaria, împreună cu cei 17 concurenți din România. La clasa național concurează 15 piloți pe planoare Foka-4 și 5, iar la clasa internațional, opt pe planoare IS-29D2.

Condițiile meteo slabe au permis efectuarea a numai trei probe modeste între 120 km și 240 km la ambele clase. S-au parcurs 9758 km. În final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: I – Sergiu Sidon – București, II – Erwin Rosch – Brașov, III – Nicolae Borș – Brașov, la clasa național, iar la clasa internațional: I – Mircea Finescu – Brașov, II – Mihai Bănda – București, III – Istvan Hanner – Ungaria.

Un reușit raid de rezistență cu motoplanorul IS-28M2 în U.S.A.

Cu titlul informativ, privind motoplanorul românesc IS-28M2, este de menționat că între 15 august și 4 octombrie, pilotul american Hal Lavrance zboară peste 48 de state ale S.U.A. (cu excepția statului Alaska și Hawaii) pe parcursul a 50 de zile. Motoplanorul construit la Ghimbav-Brașov parcurge peste 15000 de mile în 300 de ore de zbor, fără nici o problemă de ordin tehnic.

Raliul Dunării

Între 2 și 11 septembrie, are loc „Raliul Dunării”, început la Donaueschingen în R.F.G. și terminat la București. Iau parte 93 de avioane de turism, din care termină competiția 38. Echipajul țării noastre format din Nicolae Conțu pilot și Miron Dimovici navigator, cu un avion românesc IAR-823, câștigă două etape, una în Yugoslavia și etapa ultimă Turnu-Severin – București – Clinceni, clasându-se în final în primele cinci locuri. Este de menționat că ambii participanți sunt instructori planoriști.

Un nou bilocal la I.C.A.-Brașov

I.C.A.-Ghimbav, prezintă planorul bilocal IS-30, o variantă îmbunătățită a lui IS-28B2, cu o cabină mai spațioasă și o maleabilitate superioară, la o anvergură de 17 m, cu o finețe de 33, va fi livrat și la export.

Diploma „Paul Tissandier”

Instructorul de planorism Viorel Cismaș, comandantul aeroclubului Arad, i se decernează de către F.A.I.-Paris, diploma internațională „Paul Tissandier” pentru aportul său de trei decenii în slujba planorismului din România.

În 11 aerocluburi, 46 de instructori se realizează 32214 starturi cu 8107 ore de zbor; se obțin 7 insigne de argint, doi maestri ai sportului și un record.

1979

Conducerea F.A.R. și Aeroclubul Central va fi preluată din toamnă de col. av. Dumitru Mateescu, secondat de maior av. Dumitru Pleșea, care deși nu a avut o formare de planorism, va face pasiune pentru această

ramură sportivă, va obține insigna internațională C de argint, și va fi nelipsit de la competițiile de planorism.

Record mondial cu un biloc construit la I.C.A.-Ghimbav

La 7 aprilie, cu un planor biloc metalic IS-28B2, piloții din S.U.A. Tom Knauff și Robert Tawse realizează în Pennsylvania un zbor dus-întors de 829 km, ceea ce constituie un nou record mondial realizat pentru prima dată pe un planor de construcție românească.

Aeroclubul Someș

Școala de la Dezmir-Cluj primește denumirea de Aeroclubul Someș și va lucra în continuare, cu bune rezultate, condusă de Ion Dragon până în 1984 când se va pensiona.

Prezentare la Le Bourget

În luna iunie ing. Mircea Finescu prezintă cu succes la salonul internațional aviatic de la Le Bourget-Paris, motoplanorul IS-28M2 pentru care I.C.A.-Ghimbav va primi comenzi din străinătate.

Campionatul național

La 24 iunie începe la Iași, campionatul național la care iau parte 16 concurenți din toate zonele țării. Se întrebuințează șase planoare de fibră Jantar și nouă IS-29D2. La prima probă din 27 iunie, dus-întors 164 km, concurenta Adriana Mărcine, pe Jantar standard, după efectuarea probei și trecerea liniei de sosire, are o ezitare în luarea prizei de aterizare și forțând un viraj de 180° foarte înclinat, la mică înălțime de sol, izbește cu aripa dreaptă un obstacol către care virase și la contactul dur cu acesta, aripa bot, concurenta decedează. Campionatul este închis. Primii trei clasati în probă au fost în ordine: Boris Grabcev, Marian Simion și Mircea Finescu. S-au parcurs 2845 km.



Planor Jantar standard - Adriana Mărcine

Pregătiri pentru Balcaniadă și trei recorduri

În cadrul pregătirii lotului național pentru Balcaniada a treia, planificată a se desfășura la Iași, în cadrul antrenamentului din ziua de 7 august, Elena Coțovanu cu Jantar standard, realizează pe triunghi de 300 km o viteză medie de 51,987 km/h, pe traseul Iași – Crăcăoani – Girov – Iași, iar Mircea Finescu, în aceeași zi, pe triunghi de 200 km obține o viteză medie de 86,194 km/h, pe ruta Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași.

La 10 august, Fernanda Jurcă cu monolocul metalic IS-29D2, realizează pe traseu triunghiular de 100 km o medie de 67,658 km/h pe ruta Iași – Sinești – Vlădeni – Iași, nou record feminin.

Balcaniada a treia la Iași

Între 27 august și 10 septembrie se desfășoară la Iași cea de-a treia ediție de planorism a țărilor balcanice. Participă Bulgaria cu 6 piloți, Yugoslavia cu 4, Grecia cu 2 și România cu 6 piloți. Se concurează la clasa standard femei și bărbați, iar la clasa liber numai bărbați.

Condițiile meteo medii au permis efectuarea a 5 probe, la clasa standard femei și bărbați și 6 probe la clasa liber. Toți participanții cu excepția Fernandei Jurcă au pilotat planoare din fibre sintetice cu profil laminar.

Clasamentul pe clase:

- Standard femei, câte două concurente din Bulgaria și România, locul I și III – Bulgaria, iar II și IV – România.

- Standard bărbați, câte doi concurenți din Bulgaria, Grecia, Yugoslavia și România: locul I Bulgaria, locul II – Sergiu Sidon – România, locul II – Yugoslavia și locul IV – Marian Simion – România.

- Liber, câte doi concurenți din Bulgaria, Yugoslavia și România: locul I – Bulgaria, locul II – Mircea Finescu – România, locul III – Erwin Rosch – România.

S-au parcurs 15309 km. Întrecerea s-a desfășurat fără nici un incident de zbor.

În 11 aerocluburi și 51 de instructori se realizează 33805 starturi cu 10234 ore de zbor, 7 insigne de argint, Elena Coțovan realizează C de aur și un diamant. Se obțin 4 recorduri naționale și peste 24000 km.

1980

Trei motoplanoare românești realizează un raid România – Australia

Între 8 mai și 3 iulie, piloții australieni William Riley, William Schoon și Bert Person, duc faima motoplanoarelor românești IS-28M2 printr-un raid de mare temeritate, pilotând în formație trei motoplanoare de la Brașov-Ghimbav la Tucumwal în sud-estul Australiei, în 154 de ore de zbor, însumând peste 22000 km, pe traseul: Brașov, Constanța, Istanbul, Peninsula Peloponez din Grecia, cu traversarea Mediteranei, Cairo, Peninsula Arabă, Abu Daby, golful Persic, Karaci, New-Delhi, Nepal, Katmandu, Clacuta, Golful Bengal, Birmania-Ragoon, Peninsula Indochina (Vietnam), insulele Sumatra – Jawa, Australia de Nord, traversată până în sud la Tucumwal.

Un memoriu privind evoluția planorismului de la noi

La 4 iulie doi membri ai Comisiei Centrale de Planorism din Federația de Aviație: prof. dr. ing. Alexandru Codoban și Constantin Atanasiu depun un amplu memoriu de analiză critică a activității actuale de planorism și sugestii pentru viitor, la Aeroclubul Central Român, coordonatorul direct al acestei activități, Departamentul Aviației Civile, forul superior de coordonare a activităților de aviație sportivă, Comitetului Central al Uniunii Tineretului Comunist, principalul furnizor de fonduri și elevi pentru aviația sportivă, și forul suprem de decizie al țării, Comitetul Central al PCR. Acest memoriu tăios și sever critic are ca urmare o serie de măsuri „cosmetice” și de propagandă demagogică, precum și înlăturarea celor doi autori prea critici ai memoriului, din



comisia respectivă. O dovadă în plus că adevărul supără (una dintre critici se referea la brevetarea elevilor absolvenți în dublă comandă cu instructor la bord, aberație unică pe plan mondial și în general o critică severă a activității costisitoare fără o finalizare concretă).

Trebuie menționat că o parte dintre sugestii s-au materializat greu în timp, din inerția birocratică specifică regimului totalitar.

Raid european cu motoplanorul IS-28M2

Între 19 aprilie și 7 mai, ing. Emil Iliescu, pilot de încercare la I.C.A.-Ghimbav, realizează, în condiții meteo foarte dificile, un raid de 5000 km prin Europa pentru prezentarea motoplanorului IS-28M2 la expoziția Aeronautică de la Hanovra – Germania unde s-a bucurat de mult succes.

Concursul țărilor socialiste în Ungaria

Între 15 și 30 iunie are loc la Gyor, anuala întrecere între țările socialiste. Participă reprezentanți din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia, Ungaria, URSS și Coreea de Nord. Condițiile meteo au fost slabe.

- 16 concurente la clasa standard femei, se realizează 5 probe modeste. În clasamentul final Fernanda Jurcă locul 13 și Elena Coțovan locul 15.

- 18 participanți la clasa standard bărbați, cu 6 probe valabile, concurenții noștri Arpad Matta locul 12 și Sergiu Sidon locul 14.

- 16 concurenți la clasa liber cu 6 probe, reprezentanții noștri ocupă locul 12 Erwin Rosch și 16 Nicolae Mihăiță.

De data aceasta și concurenții noștri au pilotat toți aparate din fibră, laminare, sensibil egale cu ale celorlalți participanți, dar antrenamentul deficitar și lipsa unui antrenor de calitate, permanent, cu un program de perspectivă, au dus la rezultate sub așteptări.

Concurs premondial în Germania de Vest

Între 26 iulie și 8 august are loc în Germania Federală la Paderborn-Haxterberg un concurs premurgător campionatului mondial, la care participă 17 țări de pe trei continente. Reprezentanții noștri Sergiu Sidon, la clasa standard pe Jantar standard și Arpad Matta la clasa 15 m, antrenorul echipei ing. Mircea Finescu – Maestru emerit. La clasa standard se efectuează patru probe între 207 și 398 km. La proba a doua – patrulater de 398 km, Sergiu Sidon ocupă locul II din Probă, efectuând 345 km și în final locul 21 din 30 de concurenți.

La clasa 15 m, se realizează cinci probe între 188 și 466 km. Reprezentantul nostru Arpad Matta ocupă locul I la ultima probă pe triunghi de 211 km, dar se clasează totuși pe ultimul loc în clasamentul final, concurând pe un planor DG-200, pus la dispoziție de organizatori.

La clasa liber au fost 16 concurenți, dar la această clasă România nu a participat.

Campionatul internațional al României

La Iași între 10 și 22 august are loc campionatul internațional al țării noastre. La clasa internațional 17 concurenți (10 din Bulgaria, Cehia, Germania de Est și URSS), iar la clasa național 6 concurenți. Datorită condițiilor meteo total nefavorabile s-au efectuat trei probe modeste între 116 km și 153 km, la clasa internațional, și o singură probă la clasa național. În clasamentul final la național s-au clasat pe locul I Erwin Rosch, locul II Mircea Finescu și locul III Valentin Romașcu. S-au parcurs 6435 km.

Recorduri pe traseu triunghiular de 100 km și 300 km

km

La 12 septembrie instructorul Nicolae Mihăiță, pe planor Jantar-2B, realizează pe triunghiul de 100 km Clinceni – Târnava – Oncești – Clinceni, o viteză medie de 98,870 km/h, record nedepășit încă până la editarea lucrării de față.

La 17 septembrie, tot Nicolae Mihăiță pe același tip de planor obține pe traseul triunghiular de 300 km, pe ruta Clinceni – Braniște – Izbiceni – Clinceni, o viteză medie de 94,248 km/h, nou record național pe care și-l va îmbunătăți peste un an.

Maestri ai sportului

Piloții de performanță Brașoveni ing. Elena Coțovan și Octavian Lie primesc titlul de Maestri ai sportului pentru planorism ca răsplată a performanțelor realizate.

Participare la congresul internațional F.A.I.

Col. Dumitru Mateescu și Constantin Manolache în calitate de președinte și vicepreședinte al Federației Române de Aviație, participă la Aukland în Noua Zeelandă, ca reprezentanți ai țării noastre la lucrările congresului anual al Federației Aeronautice Internaționale (F.A.I.).

În 11 aerocluburi cu 48 de instructori și 19 piloți remorcheri se realizează 31787 starturi însumând 9971 ore de zbor și 47525 km se formează 9 instructori, se obțin 14 insigne de argint, doi maestri ai sportului, două recorduri, se participă la trei competiții.

1981

Ing. Iosif Șilimon ne părăsește

La 8 februarie decedează în urma unei banale răceli ing. Iosif Șilimon – directorul tehnic și sufletul Întreprinderii de Construcții Aeronautice Ghimbav. Dăruit total zborului cu planorul, din 1948 și până la deces a construit cu patimă planoare și motoplanoare din ce în ce mai performante, care au dus faima țării noastre, pe toate continentele.

Profesor la Politehnica din Brașov, constructor apreciat și valoros pilot de performanță, dispariția sa a lăsat un gol imens în aviație și în sufletele celor care l-au apreciat și stimat ca profesionist și om deosebit.

Odată cu dispariția sa, construcția de planoare la noi în țară va intra într-o criză cronică și se va resimți dureros în timp.

Gheorghe Cucu plecat în ultimul său zbor

La 31 martie, instructorul Gheorghe Cucu ne părăsește și el, prea devreme din cauza unei grave afecțiuni cardiace. Acest mare zburător împătimit, primul deținător de la noi a insignei internaționale de aur, a fost un mare pasionat al zborului și un mare maestru, cu toate că nu a fost investit oficial cu acest titlu pe care l-a meritat din plin.

A lăsat posterității patru lucrări valoroase despre planorism, pe lângă recordurile și performanțele sale.

Conferința F.A.I. la București

Între 7 și 9 mai are loc la București, după 50 de ani, conferința anuală a Federației Internaționale Aeronautice cu sediul la Paris.

Cupa Sucevei la punct fix

Între 27 și 28 mai s-a desfășurat la Scheia-Suceava concursul de precizie a aterizării. După trei manșe prin remorcă la avion, cu planor IS-28B2 (fără folosirea frânelor

aerodinamice) de către cei 10 participanți din 6 aerocluburi din țară, primele trei locuri au fost ocupate de: Ion Gheorghiu – Suceava, Eduard Benko – Arad, Vasile Pop – Baia Mare.

Două recorduri feminine la biloc

La 1 iunie la Aeroclubul Arad, Mariana Giurgiu și Mioara Dubeștean cu un planor biloc IS-28B2, realizează pe triunghi de 100 km pe ruta Arad – Soimuș – Sinte Mică – Arad, o viteză medie de 47 km/h, pentru ca după două zile la 3 iunie, același echipaj, cu același planor și pe aceeași rută să ridice recordul la 66,100 km/h.

Campionatul național

La Iași între 10 și 26 iunie, are loc campionatul național, la care participă și patru invitați din Turcia, în afara concursului. Participă la clasa liber, pe planoare din fibră Jantar 2B, trei concurenți, la clasa standard pe planoare Jantar standard șapte concurenți, iar la clasa club 8 concurenți pe planoare metalice IS-29D2. Condițiile meteo slabe au permis efectuarea a trei probe care nu au depășit 200 km.

Pe clase, clasamentul final a fost următorul pentru primele trei locuri:

- clasa liber: Erwin Rosch – Brașov, Nicolae Mihăiță și Marian Simion din București.

- clasa standard: Arpad Matta – Craiova, Dorin Vlădescu – Brașov și Sergiu Sidon – București.

- clasa club: ing. Emil Cristofor – Brașov, Mihai Rusu – Cluj, Gigi Panțiru – Iași.

Pentru invitații din Turcia în afara campionatului participarea a constituit un bun antrenament și familiarizarea cu atmosfera și duritatea unei competiții, în vederea Balcaniadei ce va avea loc în acest an în Turcia. S-au efectuat 8226 km distanță.

Concursul țărilor socialiste

Între 24 iulie și 4 august are loc la Szeged în Ungaria, concursul anual al țărilor socialiste. Participă 46 de piloți la cele trei clase, standard femei, standard bărbați și clasa nelimitat (liber), din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia, România și URSS. Condițiile meteo medii permit cinci probe la standard și șase la liber.

Participanții noștri au următoarele rezultate în clasamentul final: standard femei din 14 concurente, locul 9 Elena Coțovan și 12 Fernanda Jurcă. Standard bărbați din 16 concurenți, locul 10 Arpad Matta și 11 Sergiu Sidon. Clasa liber din 16 concurenți, locul 10 Marian Simion și 16 Nicolae Mihăiță. S-a zburat numai pe planoare din fibră, ASW-15B, Jantar standard, Jantar 2B, Nimbus, Kastrel și LAK-12.

Record pe triunghi de 300 km

La 27 iulie în cadrul concursului mai sus menționat, la proba a doua pe traseu triunghiular de 316 km, reprezentantul nostru Nicolae Mihăiță pilotând un Jantar-2B, realizează o viteză medie de 97,100 km, nou record național nedepășit până la apariția lucrării de față.

Un diamant obținut la 60 ani

Pilotul sportiv arh. Ion Frantz la vârsta de peste 60 de ani, realizează la 10 august, o probă de diamant pe triunghi de 300 km, pe traseul Clinceni – Braniște – Izbiceni – Clinceni, cu planor IS-29D2.

Record feminin la biloc

La 19 august Mariana Giurgiu și Maria Martin pe un biloc IS-28B2 realizează un record de distanță dus-întors de 132 km, pe traseul Arad – Ciamegliu – Arad.

Balcaniada în Turcia

Între 14 și 29 septembrie, are loc la İnönü în Turcia, a patra Balcaniadă de planorism la care participă 24 de piloți din Bulgaria, România și Turcia, la clasele standard femei și bărbați și clasa nelimitat. Condițiile meteo nefavorabile au permis realizarea a cinci probe la clasa standard și patru la liber, cu distanțe între 100 și 300 km.

În final concurenții noștri au ocupat următoarele locuri:

- Standard femei: Fernanda Jurcă locul I, Elena Coțovan locul III din 8 concurenți.

- Standard bărbați: Sergiu Sidon locul I, Arpad Matta locul III din 8 concurenți.

- Liber: Marian Simion locul II și Nicolae Mihăiță locul III din 8 concurenți.

La 25 septembrie a avut loc o probă specială dus-întors de 244,5 km pentru cupa Kemal Atatürk, câștigată de echipa Sergiu Sidon și Arpad Matta (din șapte echipe participante), iar echipa Marian Simion și Nicolae Mihăiță locul 5.

Concurs de zbor de înălțime

În luna noiembrie la Sânpetru-Brașov, zece piloți de performanță selecționați pentru obținerea probei de înălțime la C de aur și diamant, au sperat în apariția curenților ondulatorii care s-au lăsat așteptați în zadar. Opt planoare IS-29D2 și IS-28B2, echipate corespunzător și cinci avioane remorhere, plus piloții respectivi au tânjit după vânturile puternice care au apărut abia după terminarea zilelor planificate.

Apariție postumă

După plecarea dintre noi, apare ultima lucrare a lui Gh. Cucu în Editura Sport Turism, o variantă îmbunătățită la „Teoria și tehnica pilotării planoarelor” destinată special studiului la liceele cu profil aviatc.

Criza în formarea piloților sportivi continuă. Practica brevetării în dublă comandă a pușinilor candidați continuă. Se irosesc mai departe ore de zbor costisitoare, fără nici o finalizare, cu mult consum de combustibil. Inovația nefericită cu taberele de zbor U.T.C. se perpetuează în speranța atragerii tineretului la zbor.

În 11 aerocluburi cu 48 de instructori se efectuează 34950 starturi, totalizând 13360 de ore și 69553 km parcurși majoritatea în competiții, se obțin 31 de insigne de Argint, 2 de Aur (Sergiu Sidon și Marian Simion), 1 Diamant și 4 recorduri.

1982

Triunghi de 500 km în grup și un record

La 4 iunie în cadrul cantonamentului de la Iași a lotului național, se realizează o performanță deosebită și un zbor inedit prin complexitatea lui. Cinci piloți parcurg în grup un triunghi de 508 km pe traseul Iași – Mănăstirea Humor Măreștești – Iași.

Cu această ocazie se realizează un valoros record de viteză pe triunghi de 500 km de către Erwin Rosch care, cu planorul Jantar 2B, obține o viteză medie de 96,456 km/h. Al doilea eveniment inedit îl constituie zborul executat de Petre Zenovei pe un planor IS-29D2 care, după decuplarea de avionul remorcher, constată nefuncționarea variometrului



și a vitezometrului și execută, totuși, traseul de 500 km fără ajutorul prețios și de bază a acestor două instrumente la bord.

Realizatorii acestui dificil și lung parcurs pentru care obțin, fiecare, diamantul sunt următorii:

1. Erwin Rosch – Brașov (și record de viteză nedoborât până 1.01.2000)

2. Petre Zenovei – Iași (fără instrumente de bord)

3. Sergiu Sidon – București

4. Marian Simion – București

5. Dorin Vlădescu – Brașov

În afară de Petre Zenovei care deține și prioritatea unui zbor de peste 500 km cu planorul românesc IS-29D2, ceilalți participanți au pilotat planoare superioare ca randament, din fibră, Jantar standard și 2B (clasa nelimitat). Cu atât mai mult, performanța celor peste 500 km fără ajutorul instrumentelor de control al zborului, este și mai valoroasă. Felicitări Petre Zenovei pentru dârzenie și calitatea pilotajului!

Concursul țărilor socialiste

Între 20 iunie și 2 iulie are loc la Orel în Bielorusia acest concurs anual la care participă 52 de concurenți din 8 țări la cele trei clase: standard femei și bărbați, și clasa nelimitat (lipsește din concurs Albania, Cuba și China). Condițiile meteo mediocre permit cinci probe între 142 și 424 km.

În clasamentul final, concurenții noștri s-au clasat astfel:

- clasa standard femei: Fernanda Jurcă locul 8, Coțovan Elena locul 12 din 15 participante.

- clasa standard bărbați: Arpad Matta locul II, Sergiu Sidon locul 9 din 20 de participanți.

- clasa liber: Dorin Vlădescu locul 12, Erwin Rosch locul 15 din 16 participanți.

Locul II ocupat de Arpad Matta este foarte meritoriu și atestă ambiția și seriozitatea cu care abordează competițiile în ultimul timp.

Campionatul național cu invitați străini

La Iași între 16 și 30 iulie are loc campionatul național cu patru invitați din cele două Germanii. Se concurează numai la clasa standard femei cu șase concurenți și standard bărbați cu 14 concurenți. Condițiile meteo medii au permis executarea a cinci probe modeste între 116 și 121 km. S-a zburat pe planoare Horner-C și Jantar standard la femei și IS-29D2 la bărbați. Clasamentul final este următorul:

- standard femei: I – Fernanda Jurcă, II – Elena Coțovan, III – Cristine Zahn – R.F.G.

- standard bărbați: I – Dorin Vlădescu, II – Erwin Rosch, III – Jürgen Wordenhof – Germania de Est.

La clasamentul național la femei locul III – Mariana Giurgiu și la bărbați locul III – Marian Simion. S-au efectuat 13712 km.

La proba a treia din 23 iulie, viteză pe traseu triunghiular de 116 km pe ruta Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, Mariana Giurgiu câștigă proba și realizează o viteză medie de 71,190 km/h, ceea ce constituie un nou record național care, ca și în alte situații nu a fost omologat din vina comisiei sportive. În schimb a doua zi, pe 24 iulie la proba dus-întors de 212 km Iași – Săveni – Iași, sunt declarate recordmane: Elena Coțovan cu viteza medie de 77,2 km/h și Fernanda Jurcă cu 73,01 km/h. Se naște întrebarea legitimă,

nu era obligația comisiei sportive a campionatului, să omologheze toate recordurile stabilite?

Record feminin pe triunghi de 300 km și un diamant

La 4 august pe traseul triunghiular de 300 km pe ruta Iași – Săveni – Girov – Iași, Fernanda Jurcă cu planorul Jantar standard, realizează o viteză medie de 82,200 km, nou record național feminin și primul diamant.

Cel mai tânăr deținător a insignei de argint

Sorin Bochiș, fiul comandantului aeroclubului din Baia Mare, după ce a fost printre cei mai tineri piloți sportivi brevetați, la 16 ani devine cel mai tânăr posesor al insignei de argint, peste doi ani va obține primul diamant și în continuare va pilota avioane de vânătoare cu reacție MIG-21 și se va distra în paralel și cu zborul cu parapanta și balonul cu aer cald.

Maestri ai sportului

Instructorul Marian Simion și piloților de performanță arhitect Ion Frantz și prof. Ing. Sergiu Sidon, li se conferă pentru performanțele obținute, titlul de Maestru al sportului.

Posesori a trei diamante

Valorosul pilot sportiv Petru Zenovei, de la aeroclubul Iași, devine al treilea posesor din România a celor trei diamante, la vârsta de 51 de ani, iar Rosch Erwin de la Sânpetru al patrulea.

Dacă la capitolul performanță activitatea este satisfăcătoare datorită piloților formați în urmă cu unul până la trei decenii, capitolul formare piloți sportivi, rămâne total deficitar: S-au obținut 7 C-uri de argint, 8 probe de diamant, două recorduri naționale feminine.

1983

La Oradea se zboară din nou

După o întrerupere de aproape două decenii, la 1 martie, aeroclubul „Crișana” din Oradea își reia activitatea, sub conducerea lui Viorel Popa.

Acrobație cu planorul

La începutul lunii aprilie are loc la Tg. Mureș, un cantonament special de acrobație cu planorul IS-28B2, la care iau parte Petru Boboc – București, Ion Duma – Cluj, Ion Gheorghiu – Suceava, Marian Simion – București, Marius Popescu – Brașov, Togănel Ștefan – Tg. Mureș.

Cantonamente de antrenament

Între 17 aprilie și 14 mai într-o primă etapă lotul național în număr de 12 participanți, se antrenează la Sânpetru și realizează 5712 km; în etapa a doua de la 23 mai la 15 iunie, lotul se antrenează tot la Sânpetru, în comun cu opt piloți din lotul Austriei.

Triunghi de 300 km în grup de cinci planoare

La 3 mai de la Sânpetru, cu cinci planoare IS-29D2, instructorii Dumitru Munteanu, Marius Popescu, Gheorghe Țucă și piloții sportivi de performanță Mircea Crăciun și Ion Văcaru, execută în grup, traseul triunghiular de 300 km Sânpetru – Tg. Mureș – Ciceu – Sânpetru realizează fiecare proba de aur și un diamant.

Revedere emoționantă

Duminică 19 iunie are loc la Sânpetru-Brașov, leagănul spiritual al planorismului din România, o impresionantă reuniune, încărcată de emoții, entuziasm și

nostalgie, la care iau parte foștii instructori planoriști și piloți de performanță, precum și veterani din vârfurile instructorilor motoriști, parașutiști și tehnicieni. Se revăd chipuri de colegi adunați din cele patru zări, care nu s-au mai întâlnit unii de patru decenii. Tinerii de atunci, acum cu tâmpile bine albite și pași nesiguri, se îmbrățișează cu lacrimi în ochi, marcați de amintiri duioase. Cele câteva ore petrecute împreună pe un timp ostil, de cei peste 130 de participanți, vor rămâne în amintire ca un balsam. O parte au beneficiat de câte un zbor cu planorul, în bilocuri moderne de neconceput în tinerețea lor, care le-a răscolit din nou sufletele.

Inițiativa acestei revederi, a aparținut din 1979 regretatului Gheorghe Cucu, care nu a mai apucat să o vadă materializată și care s-a concretizat în acest an datorită insistențelor lui Eugen Cernescu, Petre Crăiniceanu, Vladimir Novîchi și, în special, muncii de depistare, înștiințare și mobilizare a „Foștilor” de către Gheorghe Georgescu și Constantin Atanasiu.



1983 - Prima revedere a veteranilor la Sânpetru

Concursul anual al țărilor socialiste

Între 26 iulie și 6 august, are loc la Sumen în Bulgaria, concursul țărilor socialiste la care iau parte 46 de competitori, din șapte țări, la clasele standard femei, bărbați și liber. La clasa standard femei se realizează patru probe de către 16 concurente, la standard bărbați cinci probe cu 14 concurenți și 6 probe la clasa liber cu 16 participanți. Concurenții noștri, cu excepția Fernandei Jurcă, clasată pe locul 5, s-au clasat astfel: Mariana Giurgiu locul 13; Sergiu Sidon locul 12 și Florian Covic locul 13 și locul 14 Doru Vlădescu la standard, iar la clasa liber Marian Simion locul 15.

Concurs de selecție la Geamăna

Între 10 și 24 august are loc la Geamăna lângă Pitești, selecția pe anul 1983, la care iau parte 16 concurenți, pe planoare IS-29D2. Condițiile meteo medii au permis executarea a cinci probe, între 164 și 305 km în care s-au parcurs 13299 km.

În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Nicolae Mihăiță – București, Valentin Romașcu – București și Mihai Rusu – Cluj. Nu s-a mai ținut și campionat național.

Raliul Europei

În luna septembrie cu un avion bimotor ușor BN-2, cu echipajul Ion Constantin pilot TAROM, Nicolae Conțu – Pilot și Miron Dimovici – navigator, ambii de la Aeroclubul Central, instructori planoriști, participă la raliul Europei, unde câștigă două etape și se clasează pe locul III pe națiuni din 17 țări participante.

Automosoare competitive construite la Suceava

În urma memoriului menționat în 1980, și cu implicarea comandantului aeroclubului, Petre Cernișov, la I.R.A.-Suceava (Întreprinderea de reparații auto) se începe proiectarea și construirea automosorului autopropulsat, cu doi tamburi, acționat de un motor de 210 CP care din 1985 va fi echipat cu motor RABA din Ungaria de 259 CP și care până în 1986 va fi produs în 14 exemplare, care vor intra în dotarea aerocluburilor din toată țara, înlocuind cu succes automosoarele Hercules din Cehoslovacia.

1984

La conducerea Federației Aeronautice Române și Aeroclubului Central Român vine pentru 6 luni maior av. Constantin Nicolescu, secondat de ing. av. Nicolae Conțu, care va deține funcția de adjunct al comandantului până în 1986.

Înființarea Aeroclubului Satu Mare

Din acest an începe activitatea aviatică de la Satu Mare, care va avea o secție de planorism condusă de Iuliu Fazekas.

Participare la campionatul internațional al R.F.G.

Între 2 și 18 mai are loc la Bükburg campionatul internațional al Germaniei de Vest, la care participă 68 de concurenți la clasele liber, club și standard. Delegația română, întârzie la concurs și nu ia parte la primele două probe. Din totalul de patru probe valabile, concurenții noștri Mariana Giurgiu și Mircea Crăciun iau parte la două probe de 215 și 414 km la clasa liber pe planoare puse la dispoziție de organizatori, tip LS-1c și PIK 20D, participând formal la două probe, nu se pune problema clasamentului.

Concursul „Lagărului socialist”

Între 11 și 27 mai are loc la Nitra în Cehoslovacia, concursul anual al țărilor socialiste, la care participă Bul-



garia, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia România, Ungaria și URSS. Condițiile meteo sunt slabe, se concurează la standard femei 15 sportive și patru probe, clasa standard bărbați, 18 sportivi, tot cu patru probe între 130 și 318 km, iar la clasa liber 15 sportivi concurenți cu cinci probe între 136 și 353 km.

Reprezentanții noștri s-au clasat în final astfel:

- standard femei – locul 14 Fernanda Jurcă și 15 Dorinela Ulariu.

- standard bărbați – locul III Sergiu Sidon și 13 Doru Vlădescu.

- liber – locul 11 Nicolae Mihăiță și 14 Valentin Romașcu.

De menționat că reprezentanții noștri au concurat pe planoare calitativ egale cu a celorlalți concurenți.

Campionatul internațional al URSS

La Orel are loc între 7 și 21 iunie, în condiții meteo total nefavorabile, un concurs neterminat, la care concurenții noștri la clasa standard Dorin Vlădescu și Mihai Bâdea din 36 de participanți, în trei probe între 150 și 170 km, realizează locuri modeste. Trebuie menționat că din nou concurenții noștri au ajuns târziu, în ziua deschiderii competiției după un drum obositor de 2000 km cu autodubele de transport. Au participat 9 țări de pe trei continente, toate din lagărul socialist.

Diplomă „Paul Tissandier”

Instructorului Ion Dragon, comandantul aeroclubului Someș de la Dezmir-Cluj, Federația Internațională de la Paris, îi atribuie diploma „Paul Tissandier” pentru aportul său la evoluția planorismului din România.

Concurs de selecție

La Geamăna între 14 și 22 iunie, în condiții meteo medii are loc concursul anual de selecție, la care participă 23 de piloți din toată țara. Se zboară pe planoare IS-29D2 și se efectuează patru probe între 164 și 300 km. În clasamentul final primele trei locuri sunt ocupate în ordine de: Marian Căpușan – Cluj, Simion Câmpean – Deva, Gheorghe Țucă – Brașov. S-au parcurs 12835 km.

Campionatul național

La Geamăna, între 22 iunie și 5 iulie, are loc ediția XXVI-a a campionatului național la care participă 21 de concurenți numai din țara noastră, șase la clasa standard femei și cincisprezece la standard masculin. Condițiile meteo mediocre au permis realizarea a patru probe modeste între 152 și 223 km. În clasamentul final la femei s-au clasat în ordine: Mariana Giurgiu – Arad, Fernanda Jurcă – Deva și Elena Coțovan – Brașov, iar la bărbați: Nicolae Preda – Cluj, Dorin Vlădescu – Brașov și Marin Căpușan – Cluj. S-au efectuat 11822 km.

Participare românească la campionatul european

Între 26 iunie și 9 iulie, ing. Sergiu Sidon cu planor Pegas 101 pus la dispoziție de organizatori, participă la a doua ediție a campionatului european, care se ține la Vinon – Franța, la care iau parte 15 țări din Europa. Se concurează la clasele 15 m, 22 de concurenți, clasa standard cu 27 de concurenți și liber cu 15 concurenți. După 10 probe care au depășit media zilnică de 355 km cu trasee care s-au încadrat între 259 și 466 km, concurentul nostru a ocupat locul 22 din 27 de concurenți foarte valoroși, marea majoritate a probelor fiind efectuate pe trasee alpine, foarte solicitante.

Campionatul României cu invitați din R.F.G.

În continuarea campionatului național, la Geamăna, are loc al doilea campionat al anului, cu doi invitați din Germania de Vest, între 13 și 31 iulie. La clasa standard pe planoare IS-29D2 iau parte șase concurenți, iar la clasa liber șase concurenți români pe Jantar-2B, și doi germani pe ASW-12 și 20. La standard s-au realizat 3 probe, între 162 și 224 km. În clasamentul final s-au clasat în ordine: Elena Coțovan, Mariana Giurgiu și Fernanda Jurcă, iar la clasa liber 4 probe între 213 și 531 km cu clasamentul final: Nicolae Mihăiță – România, Sergiu Sidon – România și Stefan Beck – Germania. S-au efectuat 9508 km.

Două recorduri la biloc

La 26 iulie instructorul Arpad Matta și instructorul Stelian Filip la bordul unui IS-28B2 realizează într-un singur zbor, două recorduri:

- distanță țel fix dus-întors 344 km pe ruta Clinceni – Balta Verde – Clinceni.

- Viteză pe traseu dus-întors de 344 km de 65,916 km/h.

Aeroclubul „Șoimii Bucovinei” se mută

La sfârșitul lunii iulie, Aeroclubul sucevean se mută definitiv de la Scheia la Salcea, la 15 km est de oraș, pe un teren mult mai generos și mai degajat, beneficiind de un hangar mare din beton și utilități moderne.

Antrenamente de acrobație în formație

Între lunile mai și septembrie au loc cantonamente pentru antrenamentul de acrobație cu trei planoare IS-29D2, pilotate de Marian Simion, Marius Popescu și Gheorghe Țucă, în vederea unui mare miting la Viena. În final formația noastră nu a mai participat, din cauza formalităților greoaie de eliberare a pașapoartelor!

1985

Conducerea Federației de Aviație și a Aeroclubului Central sunt încredințate ing. av. Vasile Sabău care va rezista până în 1988. Adjunct este în continuare ing. av. Nicolae Conțu care va fi schimbat în 1986 de Petre Boboc, acesta va deține funcția până în 1988.

Campionatul țărilor socialiste

La Leszno în Polonia, se ține între 16 și 30 iunie, anualul concurs al țărilor socialiste, la care participă câte doi piloți, la clasele standard femei și bărbați, și liber, din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, România, Ungaria și URSS. Și câte două echipe cu patru piloți la fiecare clasă din țara organizatoare Polonia. În total 48 de concurenți. Condițiile meteo foarte slabe, au permis efectuarea a patru probe la standard bărbați și liber, între 125 și 408 km, iar la standard femei trei probe între 170 și 239 km. S-a concurat numai pe fibre. În clasamentul final reprezentanții noștri au ocupat următoarele locuri:

- standard femei din 16 participante: locul 6 Fernanda Jurcă, locul 16 Mariana Giurgiu.

- standard bărbați din 16 participanți: locul 6 Sergiu Sidon și locul 11 Dorin Vlădescu.

- liber din 16 participanți: locul 15 Claudiu Pânzaru și locul 16 Nicolae Mihăiță.

Concurs de selecție la Geamăna

Între 12 și 26 iulie are loc la Geamăna-Pitești, concursul de selecție pentru campionatul național. Participă

20 de piloți din toată țara, pe planoare IS-29D2. Condițiile meteo slabe, au permis efectuarea numai a trei probe modeste, pe triunghi de 179, 186 și 309 km. În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Ștefan Togănel – Tg. Mureș, Mihai Rusu – Cluj și Victor Dumitrescu – Brașov. S-au efectuat 11403 km.

Campionatul național cu invitați străini

Între 8 și 17 august are loc la Geamăna-Pitești, campionatul național cu patru invitați străini, câte doi din Franța și Polonia și 20 din România. S-a concurat numai la clasa standard bărbați pe IS-29D2, iar cele trei fete pe Jantar standard.

Condițiile meteo favorabile au permis efectuarea a șase probe între 181 și 300 km. În clasamentul general final primele trei locuri au fost ocupate de: I – Eric Bernard – Franța, II – Marian Simion – România, III J. Dankowsky – Polonia. În clasamentul național primele trei locuri au fost ocupate de: I – Marian Simion – București, II – Sergiu Sidon – București și III – Florian Covic – Pitești. S-au efectuat 29662 km.

Concurs de zbor de înălțime

Între 1 și 18 noiembrie se ține concursul anual de înălțime la care iau parte 14 piloți din țară pe planoare IS-29D2 și IS-28B2, special echipate pentru zborul de înălțime. Se realizează opt probe de diamant cu câștig de înălțime de peste 5000 km de către: Florian Covic – Pitești, Elena Coțovan – Brașov, Marius Popescu – Brașov, Sergiu Sidon – București, Marian Simion – București, Ștefan Togănel – Deva, Gheroghe Țucă – Brașov și Constantin Voicu – București. La 13 noiembrie Elena Coțovan realizează două recorduri naționale feminine – 7300 m înălțime absolută și 5175 câștig de înălțime.

Se realizează 18893 starturi cu 8837 ore de zbor. Se obțin 2 insigne de argint, 8 de aur și 16 diamante. În competițiile interne se realizează 41065 km.

1986

Valoros record feminin

La 14 mai, Fernanda Jurcă, pilotând un Jantar standard, realizează pe traseul triunghiular de 100 km pe ruta Arad – Pâncota – Cetatea Șoimuș – Arad, o viteză medie de 95 km/h, doborându-și propriul record care îi aparținea din 1979.

Campionatul național la Suceava

Între 7 și 21 iulie are loc la Salcea-Suceava, campionatul național ediția XXVII-a la care participă 18 concurenți, pe planoare IS-29D2 la clasa standard. Directorul campionatului – ing. Mircea Finescu.

Condițiile meteo medii au permis executarea a patru probe între 120 și 277 km. Campioni naționali la egalitate de puncte: Marian Simion și Dorin Vlădescu, locul II Nicolae Mihăiță și locul III Fernanda Jurcă.

Campionat feminin cu invitați la Nitra

Între 15 și 30 mai are loc la Nitra în Cehoslovacia un campionat feminin, cu câte două invitate din Bulgaria, Polonia, România, Ungaria și URSS, u planoare Jantar standard, iar țara gazdă cu 8 participante pe planoare Discus-Ventus și ASW-15 și 19. S-au executat cinci probe.

Din țara noastră au participat Elena Coțovan și Fernanda Jurcă, aceasta din urmă ocupând în clasamentul

final un merituos loc cinci din 18 participante, la o diferență de numai 64 de puncte de prima clasată.

Decesul lui Valentin Popescu

La 31 iulie, în vârstă de 75 de ani, Alexandru Valentin Popescu, pionier al planorismului de la noi, este condus pe ultimul drum de foști elevi și colegi. Acest permanent dăruit planorismului a luptat cu îndârjire pentru înfîrșirea și dezvoltarea zborului fără motor de la noi și pentru evoluția lui pe toate planurile. A deținut multe priorități în planorism.

Primul concurs al țărilor socialiste în România

Între 2 și 17 august are loc la Salcea, lângă Suceava, primul concurs al țărilor socialiste ținut în România. Direcția competiției este încredințată Maestrului emerit al sportului ing. Mircea Finescu. Participă opt țări: Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia, Germania de Est, Coreea de Nord, România, Ungaria și URSS, totalizând 46 de concurenți la trei clase. Condiții meteo slabe.

- clasa standard femei, 14 concurente, realizează patru probe, între 165 și 227 km. În clasamentul final locul I și II Cehoslovacia, III România. Reprezentantele noastre ocupă: locul 3 Fernanda Jurcă, locul 7 Elena Coțovan pe Jantar standard, locul 10 Dorinela Filip și 12 Mariana Giurgiu din echipa a doua a țării noastre pe IS-28D2.

- clasa standard bărbați din 18 concurenți, tot patru probe între 197 și 262 km. În clasamentul final locul I – Polonia, locul II – Ungaria și III – Polonia. Reprezentanții noștri Sergiu Sidon locul 8 pe Jantar standard și Nicolae Mihăiță locul 14 pe IS-29D2.

- clasa liber cu 14 concurenți, patru probe între 245 și 303 km. În final locul I – Polonia, locul II – Cehoslovacia, locul III Polonia. Piloții noștri au ocupat locul 5 – Doru Vlădescu, și locul 10 – Marian Simion, ambii pe Jantar 2B. S-au parcurs 40088 km în total.

Maestri ai sportului

La sfârșitul sezonului de zbor, primesc titlul de Maestru al sportului instructorii Florian Covic – Pitești, Marius Popescu și Gheorghe Țucă – Brașov, Ștefan Togănel – Tg. Mureș și Constantin Voicu – București, precum și pilotul sportiv de performanță din Cluj Marian Căpușan.

Diploma „Paul Tissandier”

Pentru aportul său la dezvoltarea planorismului în România și în special a aeroclubului sucevean „Șoimii Bucovinei” Paul Cernișov primește din partea Federației Internaționale de la Paris diploma „Paul Tissandier”.

S-au efectuat 17318 starturi, 7432 ore de zbor și 34359 km distanță și 40088 km distanță la concursul țărilor socialiste desfășurat la Salcea-Suceava. S-au decernat 6 titluri de Maestru al sportului și s-a efectuat un record național.

1987

Din acest an, pentru competițiile interne se cer minimum patru probe realizate, pentru ca întrecerea să fie declarată valabilă.

Ne-a părăsit profesorul Eugen Cernescu

La 23 mai se stinge din viață la Brașov, după o lungă și grea suferință Eugen Cernescu în vârstă de 73 de ani. Este condus pe ultimul drum de foștii săi elevi și colegi, la cimitirul de la Sânpetru, din marginea aerodromului Școlii.

Acest titan înțelept și modest al planorismului nostru, va rămâne o pildă de dăruire, competență și înalt profesionalism pentru generațiile viitoare.

Concursul țărilor socialiste

Între 7 și 21 iunie are loc la Orel în URSS, întrecerea țărilor socialiste la planorism. Condițiile meteo mediocre, permit totuși efectuarea a cinci probe chinuite la clasa standard femei și bărbați și șase probe modeste la clasa liber.

Reprezentanții noștri au fost la clasa standard femei, Fernanda Jurcă și Dorinela Filip. La aceeași clasă, bărbați, Gheorghe Țucă și Marin Căpușan, iar la clasa nelimitat Dorin Vlădescu și Ștefan Togănel, care au pilotat plane de fibră de construcție poloneză Jantar standard și Jantar 2B la clasa nelimitat.

La Salcea – campionatul național de juniori

Între 17 iulie și 1 august are loc la Salcea-Suceava, primul campionat național de juniori. Condițiile meteo total nefavorabile, cu multe ploi, au permis celor 15 tineri competitori, efectuarea a trei probe ce nu au depășit 170 km. Conform noilor reglementări, concursul este declarat neîncheiat. În clasamentul celor trei probe finalizate locul I – Apetroaiei Ion – Iași, locul II – Stăucanu Florin – Craiova și locul III – Adrian Jumolea – Iași. S-au efectuat 2395 km.

Campionatul național cu invitați străini

Între 7 și 19 august are loc la Salcea-Suceava, campionatul național cu trei invitați, pe bază de reciprocitate, din Germania de Vest. La național opt concurenți de la campionatul de juniori și la internațional cei trei concurenți Germani și 11 români. Condițiile meteo potrivnice, ca și la campionatul anterior de juniori, a permis două probe la național de 159 și 232 km, la clasa club cu plane IS-29D2 și trei probe la clasa liber de 213, 263 și 351 km, toți pe fibre ASW și Jantar 2B.

Din cauza neîmplinirii baremului de probe valabile, campionatul a fost declarat neîncheiat. Pentru informare, la clasa club după două probe ordinea era: Francisc Burger – București, Eduard Costin – Iași și Adrian Jumolea – Iași. Iar la liber după trei probe conduceau Alexander Muller – R.F.G., Sergiu Sidon – București și Dorin Vlădescu – Brașov. S-au efectuat 6489 km.

Concurs pentru zbor de înălțime și șase recorduri

Între 2 și 18 noiembrie se ține la Sânpetru, concursul de zbor în curenți ondulatorii la care participă 16 piloți din țară, s-au realizat două probe pentru diamant Fernanda Jurcă și Doru Vlădescu și șase recorduri (două la monoloc și patru la biloc).

- 14 noiembrie – Fernanda Jurcă cu IS-28B2 – 5905 m câștig de înălțime și 7524 m înălțime absolută, femei.

- 14 noiembrie – Sergiu Sidon – Arpad Matta cu IS-28B2 – 5396 câștig de înălțime și 7633 m înălțime absolută la biloc masculin.

- 15 noiembrie – Fernanda Jurcă și Elena Coțovan cu IS-28B2 înălțime câștigată 5815 și 7711 înălțime absolută la biloc femei.

Rezultate frumoase în două zile de undă generoasă.

Clasament național de distanță

Din acest an, după modelul cupei Baron Hilton se contabilizează cele mai bune rezultate în zbor de distanță a piloților din aerocluburi, în afara zborurilor din alte competiții ale anului, denumit oficial „Campionat de zbor de distanță”.

Întrucât condițiile de participare nu sunt identice pentru fiecare pilot, probele luate în calcul efectuându-se în locuri, condiții și date diferite, nefiind de acord cu această titulatură, le voi enumera cu genericul de „Clasament național de zbor de distanță descentralizat”. Pentru acest an au fost luate în calcul și adionate punctajele a 26 de piloți. Primele trei locuri revenind în ordine lui: Dorin Vlădescu – Brașov, Ștefan Togănel – Tg. Mureș și Marian Căpușan – Cluj.

Doru Vlădescu trei diamante

Pilotul sportiv de performanță Doru Vlădescu – Brașov, obține cel de-al treilea diamant la insigne de aur.

Încercare marinărească

Acest episod nu are legătură cu zborul decât prin faptul că a fost o încercare a unor zburători de a face înconjurul pământului pe apă în jurul ecuatorului cu velierul „Decebal” construit special pentru această tentativă. Zburătorii implicați sunt: comandantul vasului și expediției scriitorul Radu Teodoru, fost ofițer aviator de vânătoare, instructorul planorist Ion Gheorghiu și pilotul de performanță, biolog Sorin Trelea, ambii din aeroclubul Suceava. Din păcate tentativa a fost întreruptă în mare Egee la capul Sunion, în urma unei defecțiuni grave la sistemul de direcție, cauzată de o puternică furtună, care a obligat echipajul format din 6 persoane să se înapoieze în țară, cu velatura distrusă după un parcurs de peste 1500 mile marine, efectuat în 50 de zile, în condiții grele, între 29 mai și 16 iulie.

S-au realizat 16832 starturi, 8743 ore de zbor și 37884 km distanță, șase recorduri naționale, șase insigne de argint, două de aur și două diamante.

1988

Conducerea Aeroclubului Central și implicit a Federației de Aviație este preluată de col. av. Romulus Bozeșan și cpt. av. Constantin Ifrim, care vor rezista până la începutul anului 1990. De menționat că ambii vor obține și calificarea de instructor planorist în anul următor.

Participare la concurs preeuropean

Între 24 mai și 6 iunie are loc în Germania de Vest la Bukeburg, un concurs preeuropean la care participă 8 piloți din Anglia, Belgia, Olanda, Polonia, România și Germania de Vest cu 36 de piloți, toți la clasa standard. Condițiile meteo permit desfășurarea a cinci probe între 182 și 273 km. În clasamentul final din cei 44 de concurenți, reprezentanții noștri, Sergiu Sidon ocupă locul 9 (în proba întâi a ocupat locul II) și Doru Vlădescu locul 12, ambii pilotând plane Astir-CS, puse la dispoziție de organizatori. Pentru gradul de antrenament al participanților noștri clasarea poate fi considerată rezonabilă.

Concurs preeuropean feminin

Între 8 și 23 iunie este programat la Orel în URSS, un campionat preeuropean feminin. Reprezentantele noastre Elena Coțovan și Fernanda Jurcă. Din cauza ploilor și a timpului total nefavorabil, nu s-a putut efectua nici o probă.

Balcaniada la Sumen

Între 4 și 19 iulie se ține tradiționala Balcaniadă la Sumen în Bulgaria. Țara noastră participă la toate cele trei clase, standard femei și bărbați și liber. Din păcate la proba a III-a din 9 iulie, la aterizarea în teren necunoscut, concurentul

nostru, valorosul Sergiu Sidon, decedează și delegația țării noastre se retrage din competiție.

Campionat național cu un invitat străin

Între 5 și 20 august, are loc la Salcea-Suceava campionatul național la care ia parte și un invitat din Germania de Vest. Concurează în total 7 piloți, numai pe planoare din fibră, Libelle, trei Jantar standard și trei Jantar 2B. Se realizează patru probe modeste între 144 și 213 km. În clasament primele trei locuri sunt ocupate în ordine de: Doru Vlădescu și Gheorghe Țucă ambii din Brașov și Marin Căpușan – Cluj. S-au efectuat 3688 km.

Primul campionat național de acrobație cu planorul

S-a ținut la Deva între 8 și 20 septembrie, având ca antrenor pe Constantin Manolache și Marian Simion. S-au efectuat două probe, impus cunoscut și impus necunoscut. Au participat pe planor IS-28B2, zece concurenți din toată țara. Clasamentul final a fost următorul:

1. Ion Duma – Cluj
2. Simion Câmpean – Deva
3. Ion Gheorghiu – Suceava
4. Vasile Pop – Baia Mare
5. Claudiu Pânzaru – Iași
6. Victor Dumitrescu – Brașov
7. Dumitru Munteanu – Brașov
8. Florin Covic – Pitești
9. Marius Popescu – Brașov
10. Petre Iftode – Iași

Clasamentul național pentru zbor de distanță descentralizat

S-au luat în calcul probele efectuate în cursul anului de 27 de piloți, din care 4 femei și 23 bărbați. În final ordinea primelor trei locuri a fost următoarea:

- I – Doru Vlădescu – Brașov
- II – Ștefan Togănel – Tg. Mureș
- III – Sergiu Sidon – București

Maestri ai sportului

Se acordă titlul de Maestru al sportului pentru planorism piloților de performanță Fernanda Jurcă – Deva și Doru Vlădescu – Brașov, precum și instructorului Ion Gheorghiu – Suceava.

Publicație „fără motor”

Clujenii Bela Bartha și Jozsef Szakacs editează la întreprinderea poligrafică Galați, o lucrare de popularizare și inițiere intitulată „Planorism și deltaplanism”.

S-au efectuat 15937 starturi, 9638 ore de zbor și s-au parcurs 46688 km. Au primit titlul de Maestru al sportului trei sportivi și s-au realizat șase insigne de argint și una de aur.

1989

Tabăra internațională pentru zbor alpin

Între 23 martie și 10 aprilie, are loc la Vinon în sud-estul Franței un cantonament internațional pentru antrenament de zbor alpin în vederea campionatului mondial. Din țara noastră participă Gheorghe Țucă și Doru Vlădescu din Brașov pe planoare Ianus, Pegas și LS-4. Se efectuează cinci probe între 200 și 320 km dus-întors, în curenți ondulatorii, dinamici de pantă și termici. Totalizând

fiecare aproape 1250 km și 30 de ore de zbor, în Alpii Francezi, un antrenament plin de noutăți și învățăminte.

Concurs de selecție pentru tinere speranțe

La Iași între 1 și 15 iulie se ține un concurs de selecție pentru tineret la care iau parte 12 competitori. Condițiile meteo medii permit efectuarea a cinci probe între 118 și 252 km cu planoare IS-29D2. În clasamentul final pe primele trei locuri se clasează în ordine: Ion Apetroaiei – Iași, Alexandru Bojan – Arad și Florin Stăucanu – Craiova. S-au parcurs 9073 km.

Campionatul național cu invitați

Între 6 și 22 august, la Iași are loc campionatul național cu șase invitați străini din Germania de Vest și URSS, și 19 concurenți din țară. La prima probă într-un roi de planoare care spirau în zona aerodromului concurentul nostru Dorel Câmpean din Tg. Mureș se ciocnește cu concurentul german Fritz Emeric, primul sare din planor și se salvează cu parașuta. Concurentul german nu reușește să părăsească bordul și decedează la contactul cu solul. În urma acestui grav accident, concursul este oprit. În această primă și ultimă probă s-au efectuat 1991 km.

Monumentul planoriștilor la Sânpetru



Sânpetru - Monumentul planoriștilor

La 9 septembrie cu ocazia întâlnirii anuale a vechilor planoriști, s-a inaugurat monumentul planoriștilor, ridicat prin contribuția foștilor instructori și piloți de performanță la insistențele și preocuparea lui Vladimir Novițchi. Piramida avântată având în interior sculptura lui Geroge Popoiu, înfățișându-l pe legendarul Icar și în partea superioară în exterior emblema planoriștilor cu cei trei pescăruși albi. În vârful construcției aerate, strălucește macheta unui planor din seria realizărilor regretatului constructor ing. Iosif Șilimon.

Clasamentul național pentru zbor de distanță descentralizat

În acest an contabilizarea probelor la acest clasament a selecționat rezultatele obținute în trei probe individuale a celor 32 de piloți luați în calcul. Punctajul maxim obținut a

avut următoarea ordine: Florin Stăuceanu – Craiova locul I, pe locul II la egalitate de puncte Dorel Câmpean – Tg. Mureș și Gheorghe Țucă – Brașov și locul III Fredi Bârsan – Craiova. S-au luat în calcul 29585 km efectuați.

Și apoi a venit marele sacrificiu la Eroilor Martiri din Decembrie, care s-au jertfit pentru binele altora. Fie ca până la sfârșit martiriul lor să nu fie zadarnic.

S-au efectuat 18214 starturi, 9836 ore de zbor și 52878 km distanță, 13 insigne de argint.

1990

După frământările și sacrificiul suprem al eroilor din decembrie, în luna ianuarie prin insistențe și chiar presiuni, se reintră în posesia localului Aviației Civile, preluat abuziv în 1950 de autoritățile roșii. Apoi prin alegeri democratice se instaurează civilia în aviația sportivă. Sunt aleși ca director al Aeroclubului României, Ovidiu Corneanu și adjunct Constantin Gabriel Voicu – director de zbor.

Participare la conferința F.A.I.

Între 22 și 24 martie, Marian Simion inspector de zbor, șeful sectorului planorism din Aeroclubul României și Arpad Matta – Maestru al sportului, antrenor al lotului național, și membru în comisia de planorism a F.A.I. iau parte la Paris la conferința anuală a comisiei de planorism a Federației Internaționale de Aviație.

Participare la tabăra internațională de zbor alpin

Între 1 martie și 15 aprilie, Maestru al sportului Fernanda Jurcă, participă la antrenamentul alpin internațional de la Vinon – Franța. Realizează opt probe de zbor alpin între 125 și 700 km totalizând 2090 km și 35,49 ore de zbor pe planoare Janus-B, LS-4 și ASK-21.

Cantonamentul lotului la Iași

Între 23 aprilie și 11 mai are loc la Iași un cantonament al lotului național cu zece participanți, care în șase zile propice zborului, realizează 11189 km însumând 287 ore de zbor. Un clasament al acestui antrenament indică pe locul întâi pe Fernanda Jurcă cu 47 de ore de zbor și 1938 km parcurși, locul doi Gheorghe Țucă cu 32 ore și 1636 km și Marin Căpușan cu 30 de ore și 1478 km.

Campionatul european de la Leszno

Între 25 mai și 10 iunie se desfășoară în Polonia la Leszno, în condiții meteorologice mediocre, campionatul european la clasa 15 m standard și nelimitat, la care iau parte 84 de piloți din Anglia, Austria, Belgia, Franța, Germania, Italia, Olanda, Polonia, România, Ucraina, Ungaria și URSS. Concurenții noștri Marin Căpușan și Doru Vlădescu participă la clasa liber pe planoare Jantar 2B depășite față de cele ale celorlalți piloți (LS-6, Nimbus 3C și 4, ASW-22B și ASH-25). Se execută 7 probe. Au concurat 31 de piloți la clasa 15 m, 39 la clasa standard și 14 la clasa liber.

Concurs de selecție

De la 1 la 15 iunie la Iași se ține concursul de selecție la care iau parte 24 de piloți pe planoare IS-29D2, din zece aerocluburi. Condițiile meteo nefavorabile au permis desfășurarea numai a trei probe între 118 și 146 km, astfel concursul a fost declarat neterminat. După cele trei probe, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Florin Covic

– Pitești, Dorel Câmpean – Tg. Mureș, și Sorin Trelea – Suceava. S-au efectuat 6283 km distanță.

Campionatul național cu invitați

În continuarea concursului de selecție la Iași se ține între 15 și 30 iunie campionatul național cu doi invitați din URSS. Condițiile meteo îmbunătățite permit executarea a cinci probe între 160 și 322 km de către cei 24 de participanți, la clasa standard din care patru femei. Invitații pilotează Jantar standard, iar românii IS-29D2.

La proba a patra din 28 iunie, de viteză pe triunghi de 322 km, 15 dintre concurenții noștri realizează probe pentru insigna de aur și diamante. În clasamentul final primele trei locuri sunt ocupate în ordine de: Alexandru Morozov – URSS, Mihai Siladje – URSS și Fernanda Jurcă – România. În clasamentul național locul I Fernanda Jurcă, II Doru Vlădescu și III Elena Coțovan. S-au parcurs 26376 km.

Concurs internațional la Orel

Între 25 iulie și 7 august, are loc la Orel în Bielorusia, un concurs internațional la care participă 17 concurenți la clasa liber și 27 la standard, din zece țări (cinci din „Federația Rusă” plus Italia, Estonia, Letonia, Lituania și România).

Reprezentanții noștri Ion Apetroaiei și Florin Stăuceanu la clasa standard. Delegația a fost condusă de Ion Gheorghiu – Aeroclubul Suceava. Timpul total nefavorabil a permis trei probe la clasa liber și numai două la clasa standard. Concursul a fost declarat neterminat.

Concurs internațional al Germaniei

Între 8 și 27 august se ține în Germania la Bukeburg, un concurs internațional la clasele standard, club și liber, la care participă piloți din Anglia, Belgia, Cehoslovacia, Franța, Germania, Olanda, Polonia, România și URSS. Echipa țării noastre formată din Elena Coțovan și Fernanda Jurcă, concurează la clasa standard pe planoare LS-4 puse la dispoziție de organizatori. Cu tot timpul nefavorabil la clasa standard unde au participat 45 de bărbați și 5 femei, s-au efectuat 4 probe.

Tabără de zbor la Bekescsaba

Între 19 și 30 august la Bekescsaba în Ungaria, are loc o tabără de zbor unde sunt invitați pe bază de reciprocitate patru piloți de la Aeroclubul Arad, care participă cu două planoare IS-28B2 și IS-29D2. Schimbul de experiență se dovedește foarte util pentru tinerii noștri participanți Ioana Pregea, Levente Kiss, Cristian Iorgov și Aurel Bota.

Conducătorul delegației aeroclubului din Arad, instructorul Emil Mariș.

Concurs pentru zbor de înălțime

La Sânpetru are loc între 5 și 25 noiembrie concursul de zbor în curenți ondulatorii, la care participă 15 concurenți pe planoare IS-28B2. Se realizează 12 probe pentru insigna de aur de către: Alexandru Bojan, Simion Câmpean, Mircea Crăciun, Petru Iftode, Istvan Kiss, Vasile Matei, Claudiu Pânzaru, Cătălin Porumbu, Mihai Rusu, Zoltan Tamaș, Gheorghe Tudor și Ferencz Varga. Concurentul Zaharia Pop, obține un câștig de înălțime de 3600 m, dar nu poate fi validat, din lipsa barografului la avionul remorcher! Din neglijența organizatorilor este privat de proba de înălțime un pilot care a muncit pentru aceasta.

Fernanda Jurcă – al treilea diamant

Fernanda Jurcă de la Aeroclubul Clinceni devine prima femeie din România posesoare a celor trei diamante la insigna internațională de aur.

Clasament de zbor de distanță descentralizat

Din cei 15561 km contabilizați pentru „campionatul de zbor de distanță” care se dorește o copie a cupei Baron Hilton, anul acesta din cei zece selecționați primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Fernanda Jurcă – București, Florin Stăucanu – Craiova și Cristian Iorgov – Arad.

În acest an s-au realizat 17541 starturi însumând 9266 ore de zbor și 48986 km parcurși în zboruri de distanță. Au obținut insigna de argint 23 de piloți și patru insigna de aur:

1991**Concurs european clasa club – femei**

Între 13 și 27 iulie se ține la Landau în Germania, concursul la clasa club, la care iau parte 30 de concurenți. Din țara noastră participă Fernanda Jurcă, iar ca rezervă Ioana Pregea, pe planor LS-1F, pus la dispoziție de organizatori. Conducător delegație M. Finescu.

Concurs anual de selecție neîncheiat

La Iași între 15 și 30 iulie, are loc concursul de selecție pentru participarea la campionatul național. Iau parte 19 concurenți pe planoare IS-29D2. Din cauza condițiilor meteo potrivnice, nu se pot executa decât două probe de 123 și 235 km. După aceste două probe pe primele trei locuri erau clasati Dorel Câmpean – Tg. Mureș, Alex. Bojan – Arad și Darius Gazinschi – Cluj. S-au efectuat 4616 km.

Campionatul național neîncheiat

La Iași între 4 și 14 august are loc campionatul național la care participă 23 de concurenți, numai din țară. Timpul nefavorabil nu permite efectuarea decât a două probe de 116 și 160 km. Campionatul fiind considerat neterminat. S-au efectuat 2954 km.

Primele cinci locuri după cele două probe au fost ocupate în ordine de Gh. Tudor – Brașov, Mircea Opreș – Craiova, Fredi Bîrsan – Craiova, Cătălin Porumbu – Deva și Alex. Bojan – Arad.

Hotărâre guvernamentală nefastă

La 18 august apare în Monitorul Oficial, Hotărârea Guvernului nr. 567 privind organizarea și funcționarea Aeroclubului României.

Dintr-un viciu de redactare (o virgulă) acest act normativ va provoca peste doi ani revizuirea activității sportive aviatice, interzicându-se formarea în 1994 și 1995 a piloților sportivi, fără plata instruirii și în 1995 și a piloților antrenamentiști și de performanță. Directorului Aeroclubului României, Ovidiu Corneanu i se vor imputa 18 milioane și va fi târât în fața instanțelor judecătorești 5 ani.

Campionat național de acrobație neîncheiat

Între 20 și 29 septembrie are loc la Deva al doilea campionat național de acrobație cu 11 concurenți. După proba „împus cunoscut” și „liber ales” la proba a III-a împus necunoscut, concurentul Mihai Arbone, instructor la Pitești, se accidentează mortal, distrugând și planorul total acrobatic I.A.R.-35. Campionatul este oprit și declarat neterminat.

Concurs pentru zbor de înălțime

La Sânpetru între 4 și 24 noiembrie are loc între cerea în curenți ondulatorii, la care iau parte și 7 invitați din Germania, 3 din Rusia și 16 din țara noastră. Se

întrebuințează 14 planoare IS-28B2 și 9 avioane remorchere Wilga. Nu se pot depăși 6500 m înălțime, astfel că se realizează o singură probă pentru diamant de către Marian Căpușan – Cluj și 5 pentru insigna de aur de către Fredi Bîrsan – Craiova, Gh. Bălțatu – Iași, Dorel Câmpean și Paizs Iosef – Tg. Mureș, Neculai Preda – Oradea.

Clasamentul național pentru zbor de distanță descentralizat

S-au luat în calcul probele efectuate de 18 piloți de performanță din 13 aerocluburi, clasificarea finală a desemnat pentru primele șase locuri pe următorii:

1. Florian Covic – Pitești
2. Cătălin Porumbu – Deva
3. Mircea Opreș – Craiova
4. Radu Rădoiu – Craiova
5. Alex. Bojan – Arad
6. Dorina Gheorghiu – București

Al treilea diamant pentru Marin Căpușan

Marin Căpușan instructor la Oradea obține cel de-al treilea diamant la insigna internațională de aur, fiind al zecelea deținător din țară a tuturor diamantelor.

Maeștri ai sportului

Se acordă titlul de Maestru al sportului pentru planorism, comandantul Aeroclubului Arad, Alexandru Bojan și șefului de pilotaj Zoltan Tamaș, Simion Câmpean și Cătălin Porumbu instructor la Deva, Iftode Petru instructor la Iași, precum și piloților sportivi brașoveni Mircea Crăciun și George Tudor (actor) și clujanului Mihai Rusu pilot sportiv.

Diploma „Paul Tissandier” pentru Petre Crăiniceanu

La propunerea Aeroclubului României, pentru a repara o nedreptate mai veche, Federația Aeronautică Internațională din Paris acordă diploma „Paul Tissandier” lui Petre Crăiniceanu pentru întreaga sa activitate pasionată și competentă în sprijinul și dezvoltarea aviației sportive (înmănătată în cadrul festiv la 15 decembrie de ministrul sportului).

Această recunoaștere tardivă a mai înseninat puțin ultimii săi doi ani de viață.

Cei 65 de instructori brevetează 54 de piloți sportivi, realizează 11 insigne de argint. Se parcurg în total 23263 km în zbor de distanță, obțin titlul de Maeștri ai sportului opt planoriști.

1992**Bückeburg – campionatul internațional al Germaniei**

Între 1 și 15 iunie are loc campionatul internațional al Germaniei. La clasa club participă 33 piloți, la standard 12 piloți și clasa liber 17 piloți din 9 țări (Franța, Germania, Lituania, Luxemburg, Olanda, România, Rusia Ungaria și Cehia).

Condiții meteo slabe. Reprezentanții noștri: Cătălin Porumbu de la Aeroclubul Deva, cu un planor ASTIR C.S. pus la dispoziție de organizatori, participă la clasa club unde realizează 5 probe între 156 și 358 km. În final ocupă locul 29 din 33 de participanți. La clasa liber participă Alexandru Bojan de la Aeroclubul Arad, cu planor ASW-20 pus la

dispoziție tot de gazde. Realizează 4 probe între 163 și 274 km. În final se clasează pe locul 15 din 17 competitori.

Participare la campionatul european în Ungaria

La Bekesesaba între 18 și 31 iulie are loc al VI-lea campionat european la care participă 16 țări (Anglia, Austria, Belgia, Cehia, Danemarca, Elveția, Finlanda, Franța, Germania, Israel, Italia, Norvegia, Polonia, România, Slovenia și Ungaria) plus Australia în afara concursului.

Reprezentanții noștri Alexandru Bojan și Cătălin Porumbu, participă la clasa standard cu planoare Jantar standard mult depășite. Se realizează 12 probe între 199 și 370 km. În clasamentul final concurenții noștri ocupă ultimele două locuri.

Concurs de selecție la Iași

Între 20 iulie și 3 august, 23 de concurenți din 10 aerocluburi se întrec la clasa club, pe planoare IS-28B2 și IS-29D2, în 6 probe, pentru promovarea la campionatul național.

În final primii șase clasati departajați de numai 600 de puncte au fost: I – Darius Gazinschi – Cluj, II – Mihai Bânda – București, III – Mircea Opreș – Craiova, IV – George Tudor – Brașov, V – Mihai Rusu – Cluj și VI – Gh. Bălțatu – Iași. S-au efectuat 18785 km în zbor de distanță.

Campionatul național – Iași

În continuarea concursului precedent între 4 și 19 august se desfășoară campionatul național cu 20 de participanți reprezentând 10 aerocluburi din țară. Se folosesc numai planoare IS-29D2. Condițiile atmosferice sub-medioare au permis efectuarea minimului de patru probe, între 164 și 240 km.

Primele 5 locuri departajate de numai 300 de puncte, au fost ocupate în ordine de:

- I – Fernanda Jurcă – București
- II – George Tudor – Brașov
- III – Darius Gazinschi – Cluj
- IV – Mircea Opreș – Craiova
- V – Mariana Giurgiu – Arad.

Triumph de 500 km la Arad

Pilotul instructor Cătălin Porumbu de la Deva, cu planor Jantar 2B, realizează la Arad un zbor în circuit de 500 km, obținând al doilea diamant.

Campionatul național de acrobație

Se ține la Deva între 15 și 25 septembrie fără concurs de selecție cei 9 piloți concurenți pe planor IS-28B2 fiind propuși de Aeroclubul României. După două probe impus cunoscut și necunoscut, în clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate de Simion Câmpean – Deva, Nicolae Preda – Cluj și Ștefan Togănel – Tg. Mureș.

Incendiu la hangarul Aeroclubului Arad

La 12 septembrie în urma manipulării defectuoase a benzinei ia foc acoperișul hangarului care până la stingere se distruge în proporție de 30%, deformând 4 cabine de planoare și 3 planoare din fibră devenind impracticabile.

Concurs de zbor de înălțime

În luna noiembrie la Sânpetru participă 12 concurenți de la 10 aerocluburi la anualul concurs de zbor în curenți ondulatorii. Directorul concursului Constantin Voicu, director de zbor ing. Mircea Finescu. Planoare IS-28B2 și IS-29D2.

Se realizează 7 probe pentru C-ul de aur cu câștig de înălțime de peste 3000 m și 10 probe de diamant cu câștig de

peste 5000 m. Ceam mai mare înălțime atinsă – 7920 m – Alexandru Bojan – Arad cu 6450 m câștig efectiv de înălțime.

Clasamentul anual de zbor de distanță descentralizat

Punctat în afara competițiilor, acest clasament la închiderea sezonului de zbor a luat în calcul 30 de participanți din toate aerocluburile. Numărul de km parcurși 14570 km.

Primele trei locuri fiind ocupate în ordine de Mircea Opreș – Craiova, Dorina Gheorghiu – București și Mihai Rusu – Cluj.

Vladimir Novîchi primește diploma „Paul Tissandier”

La propunerea Aeroclubului României pentru a repara o altă mare nedreptate, după revoluția din Decembrie 1989, F.A.I. din Paris, decernează diploma „Paul Tissandier” lui Vladimir Novîchi pentru aportul adus în propășirea aviației sportive, în perioada 1940-1965, atât ca instructor de zbor, cât și pentru cele 364 de planoare și 25 de avioane construite la Reghin.

Valoroasă traducere din limba germană

Ing. de aviație arădean și pilot de performanță Francisc Burger, traduce din limba germană „Zborul de distanță cu planorul” de Helmuth Reichman, ajutat de Ioana Pregea și Zoltan Tamaș, referent tehnic fiind prof. ing. Anton Policek de la Politehnica din Timișoara, planorist și deltaplanist devotat.

Cu 86 de instructori se brevetează 86 de piloți sportivi de planor; se obțin 12 insigne C de argint și 7 C de aur; 11 diamante la C-ul de aur; s-au efectuat 10959 ore de zbor și 101897 km distanță.

1993

Participare la concursul european de zbor alpin în Franța

La Vinon în sud-estul Franței, are loc între 18 martie și 18 aprilie un concurs european de zbor alpin, la care participă Fernanda Jurcă cu planoare puse la dispoziție de organizatori. Zborurile în această perioadă incluzând antrenamentul și 12 probe. Însumează 3482 km parcurși în aproape 66 de ore de zbor. Traseele s-au înscris în distanțe între 170 și 425 km cu timp de zbor între 4 ore și 7 ore și jumătate, în condiții deosebit de grele de zbor alpin.

Cantonament la Iași

Între 5 și 30 aprilie nouă componenți ai lotului național se antrenează la Iași cu planoare IS-28B2 și IS-29D2, sub îndrumarea lui Claudiu Pânzaru.

Suceava „Cocorul de argint”

Din acest an Aeroclubul „Șoimii Bucovinei” organizează un concurs de precizie a aterizării destinat tinerilor piloți sportivi brevetați în ultimii ani, dotat cu trofeul „Cocorul de argint”. La 29 mai pe aerodromul Salcea, cei șapte pretendenți la trofeu se întrec în trei manșe cu adăugare de puncte folosind planorul IS-28B2 prin remorcare la avion. s-au clasat în ordine pe primele trei locuri: Gabriel Aiordăchioae, Nicu Bălan și Liviu Abiculesei.

Concurs de selecție – Iași

Între 28 iunie și 13 iulie are loc la Iași concursul de selecție în vederea participării la campionatul național. Cei 15 piloți concurează toți pe planoare IS-29D2. Din cauza timpului nefavorabil nu s-au putut realiza decât trei probe (țel fix dus-întors de 164 și 182 km și un triumphi de 245

km). Clasamentul după trei probe (concurs neîncheiat) a plasat pe primele trei locuri pe următorii piloți: Iftode Petru – Iași, Mircea Crăciun – Brașov și Gigi Panțaru – Iași. S-au efectuat 5341 km.

Petre Crăniceanu ne părăsește

La 8 iulie se stinge din viață după o grea suferință în vârstă de 77 de ani Petre Crăniceanu un uriaș al planorismului de la noi.

Campionatul național – Iași

Între 14 și 31 iulie în continuarea concursului de selecție și în aceleași condiții meteo nefavorabile 18 piloți din toată țara se confruntă în cadrul campionatului național pilotând numai planoare IS-29D2.

Condițiile meteo nu permit decât trei probe care însumează 7164 km. După proba a treia primii cinci clasati în ordine: Fernanda Jurcă – București, Mariana Giurgiu – Arad, Dorin Vlădescu – Brașov, Dan Noje – Oradea și Gerge Tudor – Brașov.

Balciană ratată

Între 1 și 18 august urma să aibă loc la Iași tradiționala Balciană de planorism. Întrucât țările invitate Bulgaria, Grecia și Yugoslavia (confruntată cu un război intern) nu au dat curs invitației, iar Turcia s-a prezentat numai ca observator, competiția nu s-a putut desfășura.

Concurs inter-aerocluburi la Oradea

Între 18 și 28 august Aeroclubul Oradea organizează pentru menținerea antrenamentului piloților sportivi, viitori performeri, un concurs denumit Trofeul „B2” la care iau parte împărțiți în două clase, una formată din șapte tinere speranțe, pe planoare IS-29D2 și a doua din șapte piloți sportivi începători în performanță, cu instructori la bord, pe planoare IS-28B2. Fiecare clasă a executat trei probe. Inițiativa este meritorie, tinerele speranțe realizând o ucenicie extrem de folositoare.

Au luat parte piloți sportivi din aerocluburile Arad, Baia Mare, București, Deva, Oradea și Satu Mare. S-au efectuat 3785 km.

Tg. Mureș – concurs de selecție acrobație

Începând din acest an se organizează și faza zonală de selecție pentru campionatul național de acrobație cu planorul, la care pot participa și piloți sportivi, nu numai cei profesioniști. Între 6 și 9 septembrie, la Tg. Mureș iau parte la această competiție 10 piloți reprezentând aerocluburile Baia Mare, București, Cluj, Iași și Tg. Mureș. Se dau două probe impus cunoscut și liber ales, cu planor IS-28B2. În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine:

I – Vasile Pop – Baia Mare, II – Cristian Girică – București și III – Dorina Gheorghiu – București.

Campionatul național de acrobație

În continuarea concursului precedent, la Tg. Mureș are loc campionatul național de acrobație. Participă șapte piloți selecționați din aerocluburile Arad, Baia Mare, București, Cluj, Deva, Iași și Tg. Mureș, cu planoare IS-28B2 la probele impus cunoscut și liber ales.

Clasamentul final are următoarea configurație pentru primele trei locuri: I – Nicolae Preda – Cluj, II – Ștefan Togănel – Tg. Mureș, III – Vasile Pop – Baia Mare.

Concurs de zbor de înălțime

Între 1 și 25 noiembrie, Sânpetru găzduiește 16 participanți la concursul de zbor în curenți ondulatorii, 10

planoare IS-29D2 și 2 planoare IS-28B2 sunt pregătite pentru zborul de înălțime. Din păcate vântul necesar nu și-a făcut apariția și astfel toată pregătirea și așteptarea au fost zadarnice.

Clasamentul la zborul de distanță – descentralizat

În acest an s-au luat în calcul probele locale efectuate de 37 de piloți sportivi din toată țara. În urma departajării, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de următorii: I – Fernanda Jurcă – București, II – Darius Gazinschi – Cluj și III – Mircea Ciobanu – Craiova. S-a luat hotărârea ca primii trei clasati să participe automat la campionatul național.

S-au realizat 51572 km și opt insigne de argint.

1994

Din acest an se instituie memorialele Petre Crăniceanu și Sergiu Sidon, precum și cupa Ion Romanescu.

Ajutor românesc la organizarea și dezvoltarea planorismului din Turcia

La solicitarea Aeroclubului Turc, între 1 mai și 30 iunie instructorul Florian Covic de la Aeroclubul Pitești și instructorul Mircea Vartolomei de la Aeroclubul Baia Mare, împreună cu patru piloți de performanță, sunt trimiși la Inonu în Anatolia Centrală pentru îndrumarea și dezvoltarea planorismului din Turcia. Se prelucrează legislația F.A.I., se califică 18 arbitrii pentru competițiile de planorism și validarea recordurilor, se realizează 8 insigne C de argint, se obțin două recorduri naționale ale Turciei. Instructorul M. Vartolomei formează piloți remorcheri de avion.

Se organizează campionatul național al Turciei, cu participarea a nouă concurenți turci și patru români. Concurenții noștri în cele trei probe date, clasându-se în final astfel:

I – Fernanda Jurcă, II – Darius Gazinschi, IV – Dan Noje și V – George Tudor.

Participare la campionatul internațional al Germaniei

Între 19 mai și 10 iunie la Bückeburg, are loc campionatul internațional al Germaniei, unde la clasa club participă 34 de concurenți, majoritatea din țara gazdă, trei din Rusia, câte unul din Austria și Olanda și doi din România. Concurenții noștri sunt Darius Gazinschi și George Todor care în cele trei probe chinuite din cauza condițiilor meteo nefavorabile, vor ocupa în clasamentul final primul un onorabil loc 15 și al doilea locul 26.

La Suceava din nou concursul „Cocorul de argint”

Între 22 și 23 iulie se ține a doua ediție a concursului de casă „Cocorul de argint”. Participă 9 concurenți dintre piloții absolvenți în ultimii ani, cu trei probe de aterizare la punct fix, cu planorul biloc IS-28B2. Primii trei clasati au fost: Bogdan Pentilescu, Liviu Abiculesei și Călin Teodor Săhlean.

La Iași campionatul național cu invitați din Turcia

Între 21 iulie și 7 august, Iașul găzduiește din nou campionatul național la care participă și trei invitați din Turcia. Întrecerea este dotată cu cupa memorială Sergiu Sidon, regretatul pilot de performanță. În total 20 de concurenți cu planoare IS-29D2.

Condițiile meteo de excepție, au permis efectuarea a zece probe în care s-au parcurs 46199 km. Datorită recordului

de probe realizate la noi, valorile au fost bine cernute, în clasamentul final primele trei locuri fiind ocupate în ordine de: Darius Gazinschi – Cluj, Fernanda Jurcă – București și George Tudor – Brașov. Un merit deosebit l-au avut directorul concursului Ștefan Togănel și antrenorul Claudiu Pânzaru.

Craiova – Cupa „Ion Romanescu”

Instituită în acest an de către Aeroclubul Olteniei, în memoria marelui entuziast pionier al planorismului românesc, constructor talentat și iscusit zburător, cupa „Ion Romanescu” reunește la Balta Verde 14 concurenți din aerocluburile Brașov, București, Cluj, Craiova, Deva, Iași, Oradea și Suceava, într-un concurs desfășurat între 10 și 22 august.

Se realizează trei probe în zbor de distanță cu taxarea vitezei, însumând 6232 km parcurși. Pe primele trei locuri se clasează în ordine Mircea Crăciun – Brașov, Cătălin Porumbu – Deva și Sorin Trelea – Suceava.

Schimbare în conducerea Aeroclubului României

Conducerea Aeroclubului României este preluată la 1 septembrie de către instructorul planorist Constantin Gabriel Voicu, care a deținut până la această dată funcția de director de zbor al Aeroclubului.

Memorialul Petre Crăiniceanu

La 10 septembrie în cadrul adunării anuale a foștilor instructori planoriști, ținută la Sânpetru, Constantin Atanasiu înmânează diploma memorialului Petre Crăiniceanu pentru merite deosebite și aportul în dezvoltarea planorismului, următorilor foști instructori:

1. Petre Todoreanu	serie	1938
2. Gheorghe Brănescu	serie	1939
3. Mircea Cârstoiu	serie	1940
4. Rodica Popescu	serie	1941
5. Gheroghe Petrovici	serie	1942

De asemenea, diploma a fost trimisă prin poștă, familiei în Germania, post mortem, pentru Eugen Cernescu serie 1938, la Viena pentru doctor ing. Gustav Felix Stof serie 1938 și lui Vladimir Novîtchi serie 1940, stabilit tot în Germania.

Campionatul național de acrobație – Cluj

Între 6 și 12 octombrie la Dezmir-Cluj se confruntă opt piloți din cinci aerocluburi (Baia Mare, Cluj, Deva, Iași și Oradea) în cadrul campionatului național de acrobație cu planorul IS-28B2.

După executarea în aceeași zi a celor două probe, figuri obligatorii și programul liber ales, în clasamentul final primele trei locuri sunt ocupate în ordine de: Alexandru Miron – Cluj, Ștefan Togănel – Deva și Simion Câmpean – Deva.

Maestri ai sportului

În acest an sunt distinși cu titlul de Maestru al sportului pentru planorism instructorii: Claudiu Pânzaru – Iași, Radu Rădinoiu – Craiova, precum și piloții sportivi de performanță Darius Gazinschi – Cluj, Dorina Gheorghiu – București, Cristian Iorgov – Oradea, Cristian Istrate – Tg. Mureș, Mircea Opriș – Craiova, Sorin Trelea – Suceava și Neculai Preda comandantul Aeroclubului Cluj.

Lipsa fondurilor nu a permis concursul anual de înălțime în curenți ondulatorii.

Din cauza „virgulei buclucașe” în acest an și cel următor, formarea de piloți sportivi este interzisă. Au zburat numai piloții de performanță formați anterior, dar și aceștia vor face pauză în anul următor.

1995

Convenția de la Iași

La 13 mai Aeroclubul Moldovei din Iași, găzduiește întrunirea reprezentanților asociațiilor particulare și fundațiilor aviatice din România. În urma dezbatelor se hotărăște înființarea ONAFAR – Organizația Națională a Asociațiilor și Fundațiilor Aeronautice din România.

Se face o declarație pentru presă și un memoriu adresat Guvernului și Parlamentului, prin care se avertizează asupra consecințelor viitoare privind situația actuală, cauzată de stoparea activității de zbor în aerocluburi, ca urmare a interpretării nefericite a Hotărârii Guvernului nr. 567/1991.

Din partea ONAFAR memoriul este semnat de pilotul de performanță ing. Alexandru Eftene fost pilot de vânătoare pe avioane cu reacție, în aviația militară.

Prin eforturile constante întreprinse și de conducerea Aeroclubului României și a sesizărilor amintite mai sus din anul viitor situația se va normaliza.

Participare la campionatul Turciei

Între 7 și 19 iunie, la Inonu, se desfășoară campionatul național al Turciei la care s-au efectuat patru probe. Participă și doi piloți din România, care în final se clasează pe locul I – Dan Noje – Oradea și loc 4 Fernanda Jurcă – București din 10 concurenți. Conducătorul delegației Ștefan Togănel..

Balcaniada în Turcia

Între 4 și 16 iulie are loc la Inonu, a X-a ediție a campionatului Balcanic de planorism, la care participare este modestă. Bulgaria și România câte doi concurenți, iar țara gazdă patru concurenți. Se realizează patru probe între 190 și 352 km. Clasamentul final pe primele patru locuri: I – Fernanda Jurcă – România (campioană Balcanică), II – Nicolae Spasov – Bulgaria, III – Petro Varadinov – Bulgaria, IV – Dan Noje – România.

Directorul Balcaniadei a fost pilotul român Ștefan Togănel.

Campionatul național cu invitați străini

Continuând tradiția Iașul găzduiește și în acest an, între 15 și 30 august, campionatul național la care în afara celor 16 concurenți din țara noastră participă doi piloți din Turcia. Directorul concursului este Ștefan Togănel. Condițiile meteo acceptabile permit efectuarea a șase probe între 177 și 304 km. Toți concurenții au pilotat bătrânul planor de performanță IS-29D2. S-au parcurs 21317 km. În clasamentul final pe primele trei locuri s-au clasat în ordine: Fernanda Jurcă – București, Dan Noje – Oradea, Claudiu Pânzaru – Iași.

Campionatul național de acrobație

Desfășurat între 12 și 23 septembrie la Craiova, campionatul național de acrobație dotat cu cupa „Ion Romanescu”, a reunit 11 concurenți, care după cele trei probe impus cunoscut, liber ales și impus necunoscut. S-au plasat pe primele trei locuri: Ștefan Togănel, Simion Câmpean și Gheorghiuță Stamate, toți de la Aeroclubul Deva. S-a concurat pe planoare IS-28B2. Directorul concursului Marian Simion, arbitru șef Constantin Manolache.

Memorialul „Petre Crăiniceanu”

La adunarea anuală a veteranilor instructori planoriști desfășurată la Sânpetru în prima jumătate a lunii septembrie Constantin Atanasiu a înmănat diploma Memorialul „Petre Crăiniceanu” următorilor foști instructori planoriști:

Mircea Finescu	serie 1944
Gheorghe Gâlcă	serie 1944
Emil Iliescu	serie 1944
Mihai Iliescu	serie 1944
Ovidiu Popa	serie 1949
Viorel Cismaș	serie 1949
Vasile Coțofană	serie 1949
Titi Enăchescu	serie 1950
George Georgescu	serie 1951
Nicolae Conțu	serie 1952

Miting aviatic la Băilești

La sfârșitul lunii septembrie, după terminarea campionatului de acrobație de la Craiova, formația de patru plane pilotate de Eduard Benkö, Simion Câmpean, Vasile Pop și Gh. Stamate, cucerește aplauzele publicului pentru zborul în formații variate prezentate la mitingul aviatic organizat la Băilești, în cadrul memorialului „Petre Ivanovici” născut în această localitate Doljană.

În așteptarea undei lungi

La Sânpetru în luna noiembrie se reunesc șase piloți din România, patru din Turcia și unul din Germania în tentativa de a cuceri înălțimile pentru „aur și diamante”. Vânturile puternice necesare pentru crearea curenților ondulatorii nu s-au arătat.

Cantonamentul s-a terminat fără rezultate spre decepția participanților și organizatorilor.

Clasamentul anual pentru zborul de distanță descentralizat

În urma trierii rezultatelor obținute în acest an pentru clasificarea la zborurile de distanță executate în aerocluburi în afara competițiilor oficiale, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de Petru Iftode – Iași, Ion Matei – Iași și Dan Noje – Oradea, din șapte competitori analizați. Participarea a fost redusă din cauza restricțiilor cauzate de ambiguitatea hotărârii guvernamentale din 1991, rezumându-se la instructorii profesioniști și cei voluntari.

1996

Din acest an se reia activitatea normală de formare a piloților sportivi și antrenamentul piloților de performanță ca urmare a eforturilor depuse, pentru eliminarea ambiguităților strecurate în celebra, de acum, Hotărâre a Guvernului nr. 567/1991, care a frânat atât de dăunător activitatea aviației sportive.

Cantonament prelungit

La Sânpetru între 25 aprilie și 15 mai sunt cantonați nouă piloți din lotul național pentru antrenament la zborul de distanță și undă lungă de primăvară, sub coordonarea antrenorului federal Florian Covic.

Datorită sprijinului material al serelor și bisericii reformate din Sânpetru, cantonamentul a fost prelungit până la 23 iunie.

S-au realizat 325 ore de zbor, însumând 12000 km distanță, cu două zile de zbor efectiv în munții Bucegi.

Apariția unei reviste pentru aviația sportivă

La Rădăuți, din inițiativa, entuziasmul și coordonarea sing. Ion Gheorghiu, vechi instructor la aeroclubul „Șoimii Bucovinei” din Suceava, apare revista AEROFAN, denumită după două numere „PAS” (paginile aviației sportive). Publicația cu apariție trimestrială, deși modestă ca prezentare (format de buzunar și triaj mic) este plină de informații la zi privind aviația sportivă și problemele care o frământă, precum și valoroase informații externe. Inimosul colectiv de redacție merită sprijin și felicitări.

Campionatul național la Iași

Între 16 și 26 iulie la Iași are loc campionatul național. Directorul campionatului este Ștefan Togănel. Participă 16 concurenți pe plane IS-29D2 și șase avioane remorchere PZL-104 Wilga. Condițiile atmosferice medii au permis efectuarea a cinci probe cu distanțe între 160 și 303 km care au totalizat 11547 km în zbor de distanță. În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Fernanda Jurcă – București, Mircea Crăciun – Brașov și Radu Rădinoiu – Craiova. Fernanda Jurcă se retrage din planorism în plină glorie sportivă.



- standard 2

Fernanda Jurcă

Miting la Iași de ziua aviației

La 20 iulie la Iași, în paralel cu derularea campionatului național de planorism, s-a desfășurat de Sfântul Ilie, patronul aviatorilor, cu prilejul împlinirii a 60 de ani de existență a aeroclubului ieșean, un reușit miting aviatic, la care au participat toate disciplinele aviației sportive. Spectatorii veniți în număr mare au fost entuziasmați de măiestria și virtuozitatea celor care i-au delectat.

Participare la un campionat de distanță în Germania

Între 9 și 26 august s-a desfășurat la Bückeburg un campionat internațional militar de distanță cu planorul. Au participat 70 de piloți din 14 țări la trei clase de concurs. Delegația noastră este condusă de Ștefan Togănel și are ca antrenor pe Florian Covic. Piloții, concurenți la clasa club, sunt Dan Noje și Petru Iftode cu plane puse la dispoziție

de organizatori. S-au executat șapte probe între 148 și 200 km prin lansare cu automosorul. Din 34 de concurenți la clasa club, piloții noștri s-au clasat pe locul 11 Noje Dan și pe 21 Petru Iftode.

Trofeul „B-2” la Oradea

Desfășurat între 19 și 30 august în condiții meteo vitrege, cea de-a III-a ediție a trofeului „B-2” la care au participat nouă concurenți din trei aerocluburi din vestul țării pe bilocul metalic IS-28B2. S-au dat numai două probe de distanță care nu au putut fi finalizate.

Concurs de selecție la acrobație cu planorul

La Deva către sfârșitul lunii august a avut loc un concurs interjudețean de acrobație cu planorul IS-28B2 la care au participat șase concurenți care s-au întrecut în trei probe. Primele trei locuri au fost ocupate în ordine de, Ion Cucu – București, Mihai Stan – Deva și Goger Attila – Cluj.

Demonstrație în grup pe patru plane

După ce au încântat publicul din Cluj, Arad și Iași la mitingurile din iunie și iulie, la invitația aeroclubului din Beckeșcsaba din Ungaria, cu ocazia deschiderii Campionatului Mondial de parașutism, renumita formație de patru plane IS-29D2 a României, pilotate de Simion Câmpean, Eduard Benkő, Vasile Pop și Gheorghiță Stamate, au delectat publicul din țara vecină cu formații diverse și acrobație în formație.

Campionatul național de acrobație cu planorul

Cea de-a VII-a ediție a campionatului național de acrobație cu planorul s-a desfășurat la Deva între 23 și 29 septembrie. Directorul competiției Marian Simion, arbitru șef Constantin Manolache. După efectuarea celor trei probe (impus cunoscut, impus necunoscut și liber ales) primele trei locuri în clasamentul final au fost ocupate în ordine de: Simion Câmpean – Deva, Mihai Albu – Brașov și Eduard Benkő – Arad.

Concurs de zbor la înălțime

Între 4 și 24 noiembrie are loc al Sânpetru întrecerea pentru zbor în curenți ondulatorii. Directorul concursului Ștefan Togănel, instructori de undă Florian Covic, Marian Simion, Simion Câmpean, Fernanda Jurcă și Petre Iftode. Se folosesc 10 plane IS-28B2, cu instalație de oxigen și comunicare radio aer-aer-sol și cinci avioane remorhere PWS 104 Wilga. Arbitrii: Ion Gheorghiu și Titel Stârcu, participanți 18 piloți de performanță.

Au îndeplinit baremul de câștig de înălțime peste 3000 m pentru C-ul de aur următorii: Ion Cucu, Nicolae Obadă, Loredana Sofronie și Florin Stăucanu.

Proba de câștig de înălțime de peste 5000 m pentru un diamant la C-ul de aur, a fost obținută de Mariana Vlădescu-Giurgiu, Mircea Crăciun, Simona și Simion Câmpean, Cristian Istrate, Petre Iftode și Ion Gheorghiu. Au mai participat Gh. Bălțatu, Cristian Iorgov, Ion Matei, Dan Noje, Paisz Iosef și Sorin Trelea.

Memorialul Petre Crăiniceanu

„Memorialul Petre Crăiniceanu” este acordat în acest an campioanei naționale Fernanda Jurcă și Aeroclubului Moldova Iași, pentru buna desfășurare a campionatelor din ultimii ani. Din acest an memorialul este decernat împreună cu cupele respective de către soția defunctului care a instituit acest memorial.

Căsătorie între planoriști

Valoroasa pilot de performanță, instructor ing. Mariana Giurgiu, Maestră a sportului, din aeroclubul Arad, se căsătorește cu talentatul pilot de performanță Dorin Vlădescu din Brașov, Maestru al sportului, deținător al insignei de aur cu toate cele trei diamante, obținută în 1987.

Clasamentul la zborul de distanță descentralizat

Ca și în anul precedent participarea la concursul anual de distanță a fost mai redusă. S-au luat în calcul probele efectuate de șapte participanți. În final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Simion Câmpean – Deva, Cristian Istrate – Tg. Mureș și Gheroghe Bălțatu – Iași.

În acest an s-au realizat 28547 km în zboruri de distanță, au obținut insigne C-ul de aur și titlul de Maestru al sportului pentru planorism Mariana Vlădescu-Giurgiu – Arad, Simona Câmpean – Deva, Loredana Sofronie, Florin Stăucanu, Ion Cucu din București și Nicolae Obadă – Iași.

1997

Zbor simulat pe calculator

Fundația „Prietenii aviației sportive” din Suceava îndrumați de instructorul planorist Ion Gheorghiu, au organizat primul concurs de la noi din țară, de zbor cu planorul simulat pe calculator, în zilele de 8 și 9 februarie. S-a folosit softul german SFS 2.5 varianta DEMO (lansare la automosor cu planorul K-8 de școală). S-au dat patru probe de distanță liberă și țel fix dus-întors. Au participat zece piloți planoriști formați de aeroclubul sucevean. În clasamentul general ordinea a fost următoarea: Marcel Pușcașu 19766 puncte, Florin Curduban 15432 puncte și Mircea Gemeniuc 13785 puncte.

În paralel a avut loc și un concurs de începători la care au participat elevi din Suceava (între 10 și 16 ani) care au utilizat un soft mai simplu, redus la cinci minute „de joc”.

Inițiativa este laudabilă și merită să fie sprijinită și extinsă în toată țara cu concursul sponsorilor și preocuparea Aeroclubului României care are numai de câștigat prin propaganda aviației ce se poate face în rândurile tineretului.

În perioada 5 aprilie 4 mai, tot la Suceava, sub aceleași auspicii au participat 22 de piloți sportivi ai aeroclubului bucovinean la un concurs pentru susținerea, prin zbor simulat pe calculator, a probelor necesare pentru insigne C de argint pentru planorism (înălțime, durată și distanță). Au reușit să îndeplinească normele F.A.I. 11 participanți pe baza barogramelor confirmate de arbitri. Primele trei locuri au fost ocupate în ordine de următorii: Marcel Pușcașu (student) urmat de elevii Constantin Berescu și Andrei Gemeniuc.

S-a propus de către organizatori, un concurs național de distanță pe traseu triunghiular de 300 km cu taxarea vitezei.

Participare la campionatul Ucrainei

La Buzovaia, 40 km vest de Kiev, are loc între 8 și 27 iunie campionatul național de planorism al Ucrainei, la care sunt invitați pe bază de reciprocitate, trei piloți din România: Mihai Bândeș, Cristian Istrate și Radu Rădinoiu, conducătorul delegației Florian Covic. Reprezentanții noștri participă la clasa standard pe plane Jantar standard 2 și 3 puse la dispoziție de organizatori. La clasa standard participă

în total 20 de concurenți, iar la liber 8 concurenți cu planoare Jantar 2B și LAK-11. Condițiile meteo nefavorabile nu au permis desfășurarea decât a două probe la standard și trei la liber. Concursul fiind declarat neîncheiat. Deplasarea s-a făcut cu mijloace auto.

Campionatul național de planorism al României

În acest an fără a se ține faza de selecție inter aerocluburi, la Iași a avut loc între 14 și 31 iulie campionatul național cu un invitat străin din Ucraina. Vremea neprielnică nu a permis efectuarea decât a trei probe din cinci date. În această situație directorul campionatului Ștefan Togănel a declarat campionatul neîncheiat, fără a se decerna titlul de campion, pentru care se cer minimum patru probe. Primele patru locuri au fost ocupate în ordinea clasificării, după trei probe, astfel: Radu Rădinoiu – Craiova, Mihai Bâdea – București, Vladimir Venedictov – Ucraina și Mircea Crăciun – Brașov. S-a concurat cu cinci bilocuri IS-28B2 și 19 monolocuri IS-29D2. S-au parcurs 9120 km în zboruri de distanță.

Raliu aerian Euroregional

Între 21 și 24 august, s-a desfășurat un raliu euroregional pe teritoriile Ungariei, României și Yugoslaviei, cu participarea a 50 de echipaje a câte doi piloți, cu avioane ultraușoare și un motoplanor. Cităm această manifestare întrucât din cele 11 echipaje românești, șase au avut la bord 12 piloți planoriști profesioniști din aerocluburile Arad, București, Deva și Sânpetru. Din Ungaria au luat parte 25 de echipaje, Yugoslavia 13 și unul din Elveția. Concurenții noștri s-au clasat onorabil având în vedere complexitatea probelor și ritmul în care s-a desfășurat competiția.

Trofeul „Cocorul de argint”

La 16 august, pe aerodromul Salcea al Aeroclubului Suceava, s-a desfășurat după o pauză de doi ani, competiția locală „Cocorul de argint” destinat tinerilor piloți sportivi absolvenți din ultimii ani. Ca noutate participă trei piloți sportivi „simpliști” din anul în curs.

Obiectul întrecerii aterizare la punct fix prin adăugarea punctajului realizat din trei încercări executate cu planor IS-28B2, prin lansare în remoraj de automotor. Primele trei locuri din cei 7 participanți au fost ocupate în ordine de: Cristian Morțun, Florin Corduban (brevetat în 1997) și Cosmin Isopescu.

Evenimente la adunarea anuală a planoriștilor veterani

La Sânpetru între 12 și 14 septembrie s-a desfășurat a XV-a reuniune anuală a foștilor instructori planoriști. A fost deschis oficial muzeul planorismului din România și s-au concretizat etapele viitoare de dezvoltare. Vasile Tudor a lansat primul volum din lucrarea sa despre planorism „Alături de Vulturi”. Surpriza întâlnirii a constituit-o un miting cu un program variat și bine pus la punct, la care au participat aeromodele, planoare, avioane ultraușoare, parapante cu motor și elicoptere ușoare.

Demonstrație aviatică la Tulcea

Duminică 14 septembrie, la Tulcea, cu ocazia închiderii cantonamentului de acrobație cu planorul, Aeroclubul României a organizat o interesantă demonstrație de zbor cu planoare și avioane. Directorul Aeroclubului Constantin Voicu și Marian Simion șeful sectorului planorism au convins autoritățile locale de necesitatea

înființării unui aeroclub la Tulcea. Entuziasmul localnicilor au materializat acest proiect în primăvara anului 1998.

Competiții anuale de acrobație cu planorul

La aerodromul Deva, gazda cea mai primitoare și mai bine dotată material, în perioada 16-29 septembrie, au avut loc două concursuri de acrobație cu planorul. Faza interjudețeană, la a doua sa ediție, unde au participat 12 concurenți, între 16-23 septembrie, și campionatul național cu numai cinci competitori, între 24 și 29 septembrie. La faza județeană au luat parte și piloți sportivi neprofesioniști. Clasamentul pe primele trei locuri a fost următorul:

Faza județeană: I – Cucu Ion – București, II – Miron Alexandru – Cluj și III – Cristea Radu – București.

Campionatul național: I – Câmpean Simion – Deva, II – Miron Alexandru – Cluj și III – Stamate Gheorghiță – Deva.

Concurs de zbor la înălțime

La Sânpetru între 5 și 25 noiembrie a avut loc concursul anual de zbor la înălțime, în curenți ondulatorii. Directorul taberei a fost Ștefan Togănel. Participă ca invitați cinci piloți din Israel, patru din Ucraina și nouă din România. Condițiile meteo din acest an au fost slabe ca și în anii precedenți. S-au realizat două probe pentru diamant de către doi piloți din Ucraina și o probă pentru C-ul de aur de către Florin Enăchescu de la aeroclubul din Brașov, care a participat în afara concursului.

Clasamentul anual de distanță descentralizat

În urma verificării probelor prezentate de aerocluburi pentru clasamentul de zbor de distanță s-au validat probele pentru 12 participanți. Primii trei clasati au fost în ordine: Dorina Gheorghiu – Clinceni, II Cristian Istrate – Tg. Mureș și III – George Streja – Clinceni.

Memorialul „Petre Crăiniceanu”

Pentru acest an „Memorialul Petre Crăiniceanu” a fost atribuit instructorului Ion Gheorghiu de la Aeroclubul Suceava pentru activitatea de formare a piloților sportivi și instructorului Radu Rădinoiu Aeroclubul Craiova pentru rezultatele la zborul de performanță, campion național pe 1997.

1998

Gheorghe Georgescu ne-a părăsit

La 14 februarie a trecut în neființă instructorul deosebit Gheorghe Georgescu, „Găgă”, cel care și-a închinat cu dăruire totală 52 de ani planorismului, din cei 69 de viață. A lucrat până în ultimele zile la sectorul planorismului din Aeroclubul României. Aportul său în planorismul românesc este o pildă de devotament total și sacrificiu personal.

Concursul de zbor simulat pe computer

Din inițiativa unor entuziaști ai Aeroclubului Suceava, în special prin strădania instructorului Ion Gheorghiu și în acest an se organizează cu piloții sportivi planoriști, concursuri de zboruri simulate pe calculator (zboruri de distanță cu planorul prin lansare din automotor după softul german SFS 2.5).

Ediția I concurs județean, 8-9 februarie – 10 participanți: locul I – Marcel Pușcașu, locul II – Florin Corduban, locul III – Mircea Gemeniuc.

Ediția II concurs județean 3-4- mai Suceava – 11 participanți: locul I – Marcel Pușcașu, locul II – Constantin

Berascu, locul III – Andrei Gemeniuc.

Între 1 octombrie 1997 și 1 martie 1998 – primul campionat național ținut la Suceava la care participă șapte concurenți din țară: locul I – Ovidiu Bora – Alba Iulia, locul II – Ion Soare – Suceava și locul III – Eugen Moruz – Suceava.

Cupa „Ion Romanescu” – Craiova

S-a desfășurat pe aerodromul Balta Verde, între 20 iunie și 6 iulie. Cu tot timpul favorabil, nu s-a putut realiza decât o singură probă la 2 iulie, din cauza restricțiilor de zbor datorate aviației militare.

Au participat 10 concurenți din 6 aerocluburi din țară. Pentru a se justifica cheltuielile și sponsorizarea s-a făcut un concurs de aterizare la punct fix din trei manșe.

Participare la campionatul Ucrainei

Între 13 și 27 iulie s-a desfășurat la Sutițki, la 20 km de Vilnița (300 km sud-vest de Kiev), campionatul național al Ucrainei, la care a participat o delegație din România condusă de Ion Vancea – comandantul Aeroclubului Sânpetru-Brașov, având concurenți pe Mihai Bâdea – București și Cristian Istrate – Tg. Mureș, pe planoare Jantar standard.

S-au efectuat patru probe (trei triumphiuri de 163, 191 și 202 km și un traseu poligonal de 172 km).

În clasamentul final din 24 de concurenți la clasa standard, reprezentanții noștri au ocupat locul 10 Cristian Istrate și 14 Mihai Bâdea. La clasa liber au participat 5 concurenți pe Jantar 2B.

Campionatul național la Iași

Între 1 și 14 august a avut loc la Iași al 40-lea campionat național, la care au participat pentru prima oară numai piloți sportivi, accesul instructorilor profesioniști nemaifiind permis după 58 de ani de la primul concurs. Directorul campionatului este același competent Ștefan Togănel. Nu a existat antrenor, au participat 21 de concurenți și trei tinere speranțe în afară de concurs, toți folosind venerabilul veteran planor IS-29D2. Șase avioane remorchere PZL-104 Wilga au asigurat lansarea și depănarea planoarelor. Condițiile meteo neprielnice au permis cu greu efectuarea a cinci probe. Pentru prima oară a fost întocmit în afara clasamentului general și un clasament pentru juniori.

Primele trei locuri la clasamentul general au fost ocupate de: I – Mircea Crăciun – Brașov, campionat național pe 1998, II – Simona Câmpean – Deva, vicecampionă și III – Laszlo Ferencz – Oradea. Iar la clasamentul general juniori: I – Simona Câmpean, II – Laszlo Ferencz și III – Adrian Sindile – București.

S-au parcurs în zbor de distanță 11589 km.

Suceava – „Cocorul de argint”

Ce-a de-a patra ediție a concursului „Cocorul de argint” organizat de aeroclubul Șoimii Bucovinei pe aerodromul Salcea, a avut loc la 28 august și a constat din trei probe cu aterizare la punct fix din priză directă fără utilizarea frânelor aerodinamice. S-a concurat cu planorul biloc IS-28B2 prin lansare la automotor, a șapte participanți. Primele trei locuri au fost adjudecate în ordine de: Cristian Morțun (ca și în anul precedent), George Pentilescu și Cristian Ruxandri.

Raliul internațional Dunăre-Mureș-Tisa

Desfășurat între 23 și 27 august pe teritoriul României, Ungariei și Yugoslaviei cu participarea a 37 de echipe din cinci țări, raliul este destinat avioanelor sportive și ultrașoare. Acesta a fost câștigat de un echipaj din România. Am relatat despre acest raliu al motoarelor, deoarece la el au participat cu succes instructorii planoriști Ștefan Togănel, Augustin Bortos – Deva, Alexandru Bojan – Arad, Petru Iftode – Iași și Stelian Filip – Brașov.

Aeroclubul Tulcea

Înființat în primăvara acestui an în special prin strădania instructorului planorist Marian Simion și a entuziaștilor locali, acest nou aeroclub a avut o frumoasă activitate de început prin brevetarea primilor șapte piloți sportivi din localitate.

S-au întrebuințat două planoare biloc IS-28B2 lansate prin remorcare la automotor, instruirea fiind încredințată în două serii instructorilor Claudiu Pânzaru, Vasile Balazs, Florin Stăucanu și Valentin Goț, detașați de la aerocluburile din țară.

Campionatul național de acrobație cu planorul

Desfășurat la Deva între 16 și 22 septembrie, în două etape, faza preliminară interaerocluburi și după selecție, campionatul național, a reunit câte 11 concurenți pentru fiecare fază, din nou pe planor IS-28B2. Directorul competiției Marian Simion, arbitru șef Dumitru Pleșa.

La faza interaerocluburi primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Adrian Iovu – Arad, Radu Cristea – București și Julien Ocian – Baia Mare. La faza finală campionatul național ordinea primelor trei locuri a fost: Julien Ocian – Baia Mare, Simion Câmpean – Deva și Radu Cristea – Clinceni-București.

Concursul anual descentralizat pentru zbor de distanță

Ca și în anii precedenți concursul descentralizat de distanță efectuat în aerocluburile teritoriale, după verificarea de către detașamentul de planorism a trei probe valabile luate în considerare pentru cei 18 participanți din zece aerocluburi, pe primele trei locuri s-au clasat în ordine: Simona Câmpean – Deva, Cristian Istrate – Tg. Mureș și Laszlo Ferencz – Oradea.

Concurs de zbor de înălțime

Planificat între 6 și 20 noiembrie la Sânpetru tentativele de zbor în undă lungă de anul acesta nu au avut succes din cauza condițiilor meteorologice potrivnice (ploi, ger și vânt slab). Cei șase invitați din Israel și sportivii de la noi s-au întors acasă dezamăgiți, deoarece unda nu a ținut seama de planificare și s-a manifestat cu generozitate spre sfârșitul lunii octombrie și până la deschiderea concursului.

Memorialul „Petre Crăiniceanu”

În acest an memorialul „Petre Crăiniceanu” a fost atribuit instructorului Gheorghii Stamate de la Aeroclubul Deva, pentru rezultate deosebite în procesul de instruire (opt piloți sportivi brevetați) și din nou pilotului sportiv de performanță Simona Câmpean pentru locul I la concursul de distanță descentralizat și nu campionului național pe anul 1998 Mircea Crăciun de la Aeroclubul Sânpetru cum s-ar fi cuvenit!

1999

Campionatul național

Ediția 41 a campionatului de viteză și distanță s-a ținut ca de obicei în ultimii ani tot la Iași între 17 și 22 iulie. Directorul competiției Ștefan Togănel, arbitru șef Dumitru Popovici. În condiții meteo mediocre s-au executat minimul de patru probe, cea mai mare probă fiind de 155 km și celelalte trei câte 120 km. În clasamentul final primele trei locuri din 14 concurenți au fost ocupate de: Simona Câmpean – Deva, Mihai Bândeș – București și Cristian Iorgov – Arad.

Campionatul național de acrobație cu planorul

A avut loc la Cluj între 6 și 14 septembrie. Campionatul a fost precedat de un simulacru de concurs de tineret unde s-au întrecut într-o singură probă cinci concurenți din județele Arad și Cluj, care l-a desemnat pe Iovu Adrian din Arad (clasat pe locul întâi la proba impus cunoscut) să participe la campionatul național desfășurat între 11 și 14 septembrie. După efectuarea celor trei probe de către cei 11 participanți, primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Radu Cristea – Craiova, Laszlo Ferencz – Oradea și Ocian Julien – Baia Mare, toți reprezentanți ai tinerei generații de piloți acrobați. Directorul competiției Ștefan Togănel, iar arbitru șef Dumitru Pleșa.

Concursul de zbor în curenți ondulatorii

Găzduit de Sânpetru între 4 și 14 noiembrie cu participarea a doi piloți din țară și doi din Israel.

Ca și în alți ani vânturile puternice mult așteptate nu și-au făcut apariția, astfel că nu s-a putut înregistra nici un zbor de înălțime.

Clasamentul concursului de distanță descentralizat

Acest concurs anual desfășurat în Aerocluburi a început să se dilueze, interesul pentru acest gen de competiție scăzând constant. În acest an s-a înregistrat ce mai scăzută participare, numai șase concurenți din trei Aerocluburi. Primii trei clasati au fost următorii: Cristian Iorgov – Arad, Victor Schlesinger – Arad și Simona Câmpean – Deva.

Memorialul „Petre Crăiniceanu”

A fost atribuit în acest an, acordându-se și cupele respective, campioanei naționale din acest an Simona Câmpean de la Aeroclubul Deva și tatălui acesteia Simion Câmpean din același aeroclub, desemnat cel mai bun instructor din țară, care a brevetat șase piloți sportivi.

2000

Mircea Crăciun participă la un campionat în Ungaria

Pe cont propriu, talentatul planorist din Sfântul Gheorghe participă la campionatul internațional al Ungariei, ținut la începutul lunii iulie, cu un planor pus la dispoziție de organizatori. Pilotul nostru concurent a fost însoțit de fostul instructor Ion Porumbu de la Aeroclubul Deva.

Campionatul național de distanță de la Iași

Între 21 iulie și 4 august are loc pe aerodromul din capitala Moldovei ultimul campionat național al acestui mileniu. Directorul concursului același competent Ștefan Togănel. Au participat 21 de piloți sportivi, neprofesioniști, toți zburând pe veteranul planor IS-29D2. S-au realizat cinci

probe chinuite și sărace cu un total de 9477 km. În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: I – Cătălin Porumbu – Deva, II – Mihai Bândeș – București, III – Claudiu Pânzaru – Iași. De menționat că locul IV a fost ocupat de veteranul Nicolae Mihăiță, cel mai vârstnic participant din concurs. Acesta a intrat în competiție cu zero km și o singură oră de zbor, după o întrerupere de 15 ani în postură de concurent. În urma rezultatului obținut a promovat în lotul național pentru anul viitor.

Craiova - cupa Ion Romanescu

S-a desfășurat între 28 august și 5 septembrie în condiții meteo total nefavorabile motiv pentru care nu s-a putut realiza decât o singură probă.

Cluj - campionat național acrobație

Între 31-08 și 2-09 s-a desfășurat faza județeană de calificare, la care au participat 7 concurenți. În continuare până la 6 septembrie a avut loc campionatul național la care au participat 12 concurenți din 8 aerocluburi. După 3 probe s-au clasat pe primele 3 locuri: Ferencz Laszlo - Oradea, Ion Cucu - Sânpetru și Gheorghiuță Stamate - Deva.

Primele recorduri cu balonul liber cu aer cald

La 13 noiembrie instructorul planorist Mugurel Conta-Ionescu navigator, împreună cu Mihai Ilie secretar general FAR pilot, decolați de la Sânpetru - Brașov urcă până la 7000 m și aterizează după 45 de Km la Comandău județul Covasna, realizând recorduri de înălțime și distanță.

Concurs de zbor de înălțime

Desfășurat la Sânpetru între 4 și 20 noiembrie la care au participat ca invitați 4 piloți din Israel și unul din Ungaria împreună cu 6 participanți din România s-au realizat 6 probe pentru C-ul de aur. Din cauza condițiilor meteo slabe nu s-a putut depăși înălțimea de 4600 m.

Clasamentul concursului de distanță descentralizat în aerocluburi

Și în acest an participarea la această competiție a fost modestă. Primii trei clasati au fost următorii: Cătălin Porumbu - Deva, Mircea Crăciun - Deva și Radu Demian - Oradea.

Memorialul „Petre Crăiniceanu”

Memorialul a fost decernat pilotului de performanță Cătălin Porumbu, campion național, de la aeroclubul Deva, instructorului Câmpean Simion de la același aeroclub pentru activitatea de instruire piloți și Aeroclubului Iași pentru activitatea din acest ultim an al secolului.

Notă: Datorită activității din ce în ce mai slabe între anii 1995 - 2000, nu am mai făcut bilanțuri anuale.

O analiză sumară la sfârșit de secol conduce la concluzia de regres șocant al planorismului, în special în ultimul deceniu când, atât construcțiile, cât și recordurile și performanțele au atins cote alarmante din cauza incapacității factorilor de răspundere, în special, și a pseudo specialiștilor cocoțați în posturile de conducere (cu mici excepții), care nu au știut să se lupte cu îndârjire pentru progresul planorismului așa cum au făcut-o înaintașii lor, cu pilduitoare modestie și mari sacrificii.

CAPITOLUL IV

EVENIMENTE DEOSEBITE

Fără a avea intenția de a șoca sau de a înspăimânta în cele ce urmează în acest capitol, în spiritul transparenței și adevărului, vor fi prezentate, printre altele, și situații care au generat chiar pierderi de vieți și de bunuri materiale. Acestea vor fi făcute cu scopul de a nu ascunde adevăruri crude, așa cum s-a obișnuit în trista perioadă, în care trebuia să se lase impresia că totul merge perfect și fără fisuri.

Aviația este un domeniu în care greșelile nu se mai pot repeta, prima greșeală fiind, de multe ori, și ultima. În toate aceste cazuri regretabile, există un cumul de cauze care, în general, se însumează în mod fatal. După cum vom constata, sunt și excepții în care „norocul” decide în alt fel.

În aviație lucrurile nu stau ca la gramatică, unde o greșeală poate fi aproape insesizabilă sau poate fi corectată fără urmări grave.

Evenimentele care vor fi relatate, vor constitui, pe lângă o informare care se dorește cât mai corectă, și necesitatea de a se trage concluziile necesare, în scopul de a nu se mai repeta anumite greșeli, cauzate în general de neatenție, superficialitate, ignoranță, inconștiență, năzbâtii infantile, bravade, temerități rău interpretate, ghidușii, ignorarea riscurilor, încrâncenării nesăbuite și chiar lipsa de aptitudini, trecute cu vederea câteodată, în speranța apariției talentului la zbor.

Toate aceste situații, separate sau cumulate între ele, conduc la producerea acestor evenimente deosebite, în care, în nici un caz, nu poate fi invocat ghinionul, hazardul sau fatalitatea. În general, o mare parte dintre ele fiind urmarea indisciplinei care zace latent în noi și se manifestă neiertător în situații limită.

Superficialitatea și ignorarea elementelor științifice, în care fenomenele fizice, în special din mecanica zborului, sunt privite cu ușurință, precum și nerespectarea normelor referitoare la securitatea zborului în general, duc la aceste situații care relevă lacune în instruire, în gândire și chiar în educație.

Expresia consacrată la noi „las că merge” nu are nici un suport științific sau de conștiinciozitate, și nu are ce căuta mai ales în aviație, și ar fi bine să fie „uitată” în orice domeniu de activitate, ca să nu-i mai invidiem pe nedrept pe japonezi, germani sau americani!

În speranța că analizarea acestor evenimente regretabile care s-au produs în decursul timpului, în activitatea de la noi (trebuie cunoscute pentru a se trage concluziile obligatorii cât mai obiective), nu vor impieta impresia generală asupra valoroasei activități a planorismului din România și nu vor fi interpretate facil, ca o antipropagandă aviatică, de care nu cred că pot fi acuzat, să le parcurgem în continuare, cu mențiunea că, în anumite cazuri, îmi voi permite concluzii personale.

Pentru a mai atenua din tonul poate mai aspru din această introducere, doresc să informez cititorii că în acest capitol mai dur, vor alterna și descrieri de situații mai blânde, câteodată chiar comice, care vor mai destinde atmosfera, măcar printr-un zâmbet interior, ce nu trebuie să fie neapărat de aprobare sau înțelegere pentru năzbătia respectivă.

În afara întâmplărilor ce vor fi relatate, sunt convins că au existat situații care meritau să fie citate, dar sursele de informare și cunoștințele mele s-au limitat numai la cele ce vor fi descrise.

În perioada 1951-1956, în urma îndrumărilor inspectorului Petre Crăiniceanu, pentru fiecare situație ieșită din normal se completa o fișă de „incident de zbor” atunci când „gafa” nu era obiectul unei comisii de anchetă. Aceste documente, aparent neînsemnate, erau apoi prelucrate cu toți instructorii de zbor la cursurile anuale de analiză. Acest procedeu a contribuit la scăderea substanțială a incidentelor și accidentelor, prin cunoașterea situațiilor anormale ce pot interveni în activitatea de zbor.

În spiritul celor expuse mai sus, să trecem la enumerarea, tot cronologică, a celor mai semnificative evenimente de acest gen, ținând seama și de constatarea că, în orice domeniu de activitate umană, se regăsesc nu numai realizări și părți pozitive, ci și reversul lor, pe care trebuie să le cunoaștem, să le analizăm corect și obiectiv pentru a trage concluziile ce se impun, și care nu pot fi decât un ajutor în calea progresului.

Demonstrație cu public la Brașov

La o demonstrație de propagandă pentru planorism care a avut loc la 14 august 1932, în paralel cu alte manifestări sportive ținute pe stadionul orașului, s-a convenit să se lanseze din sandou, de pe vârful masivului Tâmpa, un planor de tip Zögling pilotat de entuziastul constructor și stimulator al planorismului din regiune, ing. Hubert Clompe proaspăt pilot categoria B, cu intenția de a ateriza pe stadion, decolarea făcându-se la un semnal dinainte stabilit. Din cauza decalării programului și a întârzierii survenite, vântul dominant, care ar fi ajutat decolarea, s-a rotit cu 180°. În această situație, la semnalul primit pentru mult așteptata demonstrație, planorul abia a reușit să se desprindă de sol și a continuat să se înfunde în descendența pantei, astfel că pilotul, ca să evite aterizarea peste spectatori, a virat la stânga, aterizând forțat pe acoperișul unei case, avariind grav planorul, pilotul alegându-se cu spaima și câteva zgârieturi în locul ovațiilor. Această decolare în condiții contrare recomandărilor, având ca urmare punerea în pericol a spectatorilor și a pilotului, a constituit o „contra propagandă”.

Demonstrație de propagandă la Arad

În luna septembrie 1939, instructorul școlii locale Petre Todoreanu face o demonstrație de zbor deasupra orașului, cu un planor de fază I de instruire elementară tip SG-38 „Schulgleiter”. Decolat din remoraj la automotor, cu cablul prelungit aproape la dublu, reușește, cu un ușor vânt de spate, să realizeze un câștig de înălțime de peste 300 m și să aterizeze în bune condiții, datorită dibăciei sale și prezenței de spirit, în apropierea strandului de lângă malul Mureșului.

Trebuie menționat că zborul a fost suficient de judicios pregătit și au existat puține situații de risc, cu toată temeritatea acestei încercări. Planorul (nedemontat) a fost transportat la aerodrom cu ajutorul căruciorului. Drumul de întoarcere prin mijlocul orașului a stârnit curiozitatea populației, fiind o bună propagandă pentru planorism.

Premieră la brevetare

În 1940, la brevetarea elementară categoria B, candidatul ing. Aurel Finescu (tatăl viitorului planorist Mircea Finescu), la tema tur de pistă cu aterizare în careul balizat, după urcarea în remoraj de automotor și declanșarea cablului, pune în picaj planorul de fază I SG-38 „Schulgleiter” și execută un looping corect în fața comisiei de brevetare condusă de Valentin Popescu care cere repetarea probei. Chiar dacă totul s-a terminat cu bine, în afara temerității vecine cu imprudența de a suprasolicita un planor cu totul necorespunzător pentru figuri acrobatice, se adaugă și indisciplinarea de a nu respecta tema dată. Așa că să nu ne lăsăm tentați cu ușurință de Shakespeare care pretinde că „totul e bine, când se termină cu bine”. Explicație – looping-ul normal „pe spate” este o figură ușoară de acrobatică elementară, foarte de efect pentru privitor, ea constând în descrierea în aer a unui cerc complet pe verticală.

Tot la Arad „ce naște din Finescu...”

În luna aprilie 1941, la deschiderea sezonului de zbor a școlii de planorism de pe aerodromul Arad, are loc o „mare demonstrație”, cu care ocazie, fiul celui mai sus citat, Mircea Finescu încearcă un zbor pe spate cu planorul de fază a II-a „Salamandra” și acesta tot necorespunzător pentru acrobatică. După jumătate de looping pe spate, rămâne în limită de viteză

și iese din figura dorită inițial printr-un tur de vrille, după care redresează aparatul nevinovat și aterizează cu bine. Explicație – „vrillé”, mai pe românește vrie, face parte tot dintre figurile acrobatice elementare, în care se ajunge de multe ori involuntar prin pierderea de viteză, nesesizată de începători. Figura constă în înșurubarea pe verticală spre sol a aparatului și poate fi rezolvată foarte ușor când pozezi cunoștințele necesare.

Băzu Cantacuzino (marele as al acrobaticii românești care avea să doboare în război 60 de avioane inamice pe ambele fronturi și să moară de cancer în autoexilul său din Spania), prezent la demonstrație, l-a sfătuit pe temerarul acrobat să se joace la înălțime mai mare!

„Când pisica nu-i acasă...”

În primăvara anului 1942, la Arad, fostul „aeromodelist” Mircea Finescu, amintindu-și cum planoarele aeromodel câștigă înălțime mare având cârligul de remorcare spre centrul de greutate, conspiră cu instructorul Tiberiu Ardeleanu să facă o inovație la planorul Baby IA din dotare. Într-o zi, când șeful de pilotaj lipsea de la aerodrom, cei doi pun planul în aplicare printr-o improvizație ușor iresponsabilă datorită curenților tehnici. Montează rudimentar un declanșator suplimentar sub patina planorului. Manevra de decuplare a cablului, urmând a se face cu ajutorul unei „sârme” prinse de declanșator și trecută lateral în afara planorului până la carlingă, la îndemâna pilotului. Cum totul s-a făcut în mare pripă, inclusiv decolarea pentru încercarea „inovației”, după câștigarea unei înălțimi impresionante de către planor, în momentul declanșării cablului declanșatorul, neprobat la sol suficient și la unghiul real de necesitate din aer, refuză să execute comanda. Planorul începe să fie tras pe verticală spre sol, deoarece în graba și entuziasmul încercării (și presați de timp, să nu-i surprindă „pisica”) remorcherul Tibi Ardeleanu a uitat să instaleze contragreutatea de siguranță pentru tăierea cablului în caz de pericol. Acesta, cu o prezență de spirit salvatoare, introduce în lăcașul destinat „greutății lipsă”, manivela de pornire a motorului și, cu un efort al disperării, reușește să taie cablul. Planorul eliberat este redresat de Mircea Finescu care aterizează cu bine, cu cablul târât după el. Bine că nu s-a agățat de ceva, situația fiind și așa destul de complicată! Așa s-a încheiat o bună intenție. La această poznă realizată în trei, Tibi Ardeleanu, Mircea Finescu și Viorica Dunca, cu destule șanse, s-a evitat o catastrofă.

Accident mortal la Petroșani

La 27 iunie 1943 instructorul Emil Țepeș, decolat în simplă comandă cu planorul polonez biloc Mewa, nu poate decupla cablul de la automotor din cauza unei defecțiuni a declanșatorului. Remorcherul de la automotor nu taie cablul la timp și planorul intră în picaj sub verticală. Fiind în exces de viteză, planorului îi sar aripile, iar chingile de siguranță ale pilotului cedează și ele. Acesta este catapultat din cabina de pilotaj și se zdrobește de sol.

Este prima jertfă a planorismului de la noi cauzată de neglijența remorcherului de la automotor care nu a tăiat cablul la timp.

Accident grav la Cucuteni

La 21 iulie 1943, la Cucuteni-Iași, șeful de pilotaj Petre Crăiniceanu, decolat din automotor pentru zbor de încercare a unui planor „Salamandra”, la 40 m rămâne fără comanda

profundorului și se prăbușește, fracturându-și ambele picioare și rămânând în comă 10 zile.

Comisia de anchetă ajunge la concluzia de sabotaj – prin pilirea cablului de comandă a profundorului. Făptașul nu a fost descoperit. În acei ani a fost o perioadă de inconștiență criminală, în care indivizi incalificabili își reglau conturile personale prin pilirea cablurilor sau scoaterea siguranțelor de la bolțul comenzii de profundime, de preferință, cauzate de invidii sau orgolii nesatisfăcute, victimele fiind, în general, alții decât cei vizați.

Aceste cazuri de patologie criminală înmărmuresc și blochează judecățile normale.

Acrobație cu bucluc

La mijlocul lunii iulie 1943, la școala de la Giulești-București instructorul Ion Crăcăoanu se ambiționează să execute cinci looping-uri după declanșarea cablului de la automosor de la circa 150 m înălțime. Planorul Baby execută cuminte patru dintre ele, dar la al cincilea, în redresare, burta planorului prinde solul și roade și călcăiele năstrușnicului pilot.

Demonstrație cu ghinion

Septembrie 1943 – pe aerodromul Giulești-București, la un concurs de aeromodelle maiorul german Karl Marsen (instructor planorist venit din Germania pentru instruirea în remoraj la avion a instructorilor din România care nu aveau această calificare) face o demonstrație de acrobație elementară cu planorul Meise. Declanșat din remoraj de automosor la 150 m, în apropierea solului, la ultima evoluție „ranversare”, frânele aerodinamice ies singure din lăcaș și planorul, angajat în limită de viteză, ia contact dur cu pământul (aripă-bot) avariindu-se. Pilotul scapă numai cu rușinea acestei demonstrații nereușite. Cauza probabil: necontrolarea asigurării comenzii frânei în siguranța de protecție – se întâmplă deci și la „ași”.

Accident cu un planor de transport

La 6 iunie 1944 sergentul av. Mircea Susma, pilotând un planor de transport militar DFS-230 (având la bord 5 ofițeri aviatori din flota 2 bombardament și un motor de avion) pe ruta Tândărei județul Ialomița – Stănești lângă Tg. Jiu, ajunge către ora 14,00 în apropiere de destinație, într-o zonă cu puternice scuturături cauzate de vigoși curenți verticali. Planorul nu rezistă la aceste suprasolicitări și o aripă cedează din dreptul montantului de susținere, prăbușindu-se. Cei șapte ocupanți ai planorului pier în acest tragic accident. Cauza: zbor executat contrar indicațiilor de siguranța zborurilor și ignorarea fenomenelor meteo de vară. Normativele indicând să se zboare, mai ales cu încărcătură, numai în atmosferă liniștită până la 10 dimineața și după ora 17 după amiază. Ca urmare, s-a interzis categoric zborul cu aceste planoare pe timp nefavorabil, cu pronunțate turbulențe verticale.

Alt planor de transport rupt în aer

La revenirea în țară de pe Frontul de Vest, în ziua de 2 august 1945, planorul DFS-230 pilotat de sergent av. Mircea Covătaru pe ruta Pieștiany-Cehoslovacia – Mișcolk-Ungaria se rupe în aer în aceleași condiții de turbulență atmosferică verticală, ca în cazul precedent prezentat, pierzându-și viața trei ocupanți din planor. De menționat că și avionul remorcher a fost în pericol de prăbușire, deoarece planorul

rupt și agățat de cablul de remoraj nu a mai permis declanșarea acestuia nici de la avion, pilotul remorcher ad-jutant șef Ion Mitulescu reușind această manevră abia în punctul mort de angajare din ranversare și redresarea la vârful copacilor pădurii survolate.

Trebuie menționat că nu s-ar fi ajuns la această situație dacă s-ar fi respectat ora decolării, 7 dimineața, conform programării inițiale și instrucțiunilor tragice experiențe prezentate anterior. Comandantul Corpului Aerian Român a întârziat decolarea până la ora 13, în plină vară, cu o cumulare puternică, fapt care a dus la acest deznodământ. Comandantul escadrilei avea datoria să explice forurilor superioare necesitatea amânării decolării până după ora 17, dar se pare că nici acesta nu stătea prea bine cu meteorologia aeronautică și nu știa nici de accidentul din anul precedent, cu același tip de planor.

Aici nu mă pot abține să mai fac o completare. Această lucrare nu ar mai fi putut fi semnată de mine, deoarece, inițial, am făcut parte din echipajul acestui planor, ca pilot secund. Însă, datorită insistențelor colegului Mihai Iliescu în timpul decolării orei de decolare de la 7 la 13, m-am transferat pe planorul binefăcătorului meu. În acest fel firul vieții mele s-ar fi întrerupt la 20 de ani, chiar în ziua de naștere.

Pregătirea pentru „Mitingul păcii”

Ca o încununare a eforturilor făcute de aviația Română în cel de-al doilea război mondial, prin insistența forurilor superioare ale aviației militare și civile, Comisia Aliată de Control autorizează efectuarea unui mare miting aviatic denumit „Mitingul păcii” pentru ziua de 28 septembrie la Băneasa. Programul judicios, întocmit de autentici specialiști ai aviației militare și civile, avea înscris antrenamentul de la începutul lunii septembrie pe aerodromul Clinceni din apropierea capitalei. Când toate preparativele au fost finalizate, cu o săptămână înaintea datei de desfășurare, Comisia Aliată de Control (a se înțelege Comandamentul Sovietic al trupelor de ocupație) retrage aprobarea inițială a celui mai impresionant miting pregătit până atunci la noi.

Din păcate nu numai efortul fizic, psihic și material al pregătirii a fost irosit, dar și sacrificiul unei vieți, petrecut la această pregătire. Astfel, la antrenamentul formației de trei planoare biloc Kranich care executau o gamă de acrobație elementară, planorul pilotat de Valentin Popescu, având pe locul din față pe instructorul Ion Constantinescu-Cioacă, într-o resursă forțată la intrarea într-un looping pe spate, pliază una din aripi peste cabina de pilotaj, deformând-o. Blocați, ambii piloți fac eforturi deznădăjduite. Valentin Popescu reușește să iasă de pe locul din spate (distruge cabină cu pumnii) și să deschidă parașuta, ocupantul primului loc de pilotaj reușește și el să se elibereze din planor, dar nu mai deschide parașuta și se zdrobește de sol sub privirile îngrozite a celor prezenți pe aerodrom.

Probabil că la părăsirea planorului Ion Constantinescu s-a lovit la cap și și-a pierdut cunoștința. Cauza ruperii aripei și plierii peste cabină se datorează forțării planorului în resursă, încărcării planorului cu încă o persoană și îmbătrânirii materialului solicitat în zboruri de școală și, mai ales, faptului că acest planor nu era admis pentru acrobație.

Vrie cu un planor vechi

În luna iulie 1946, însetat după plutirea în aer, Mircea Finescu dădea târcoale pe la școlile din Transilvania pentru a mai ciupi câte un zbor. În această perioadă de criză, nu numai a aviației, se zbura practic „ilegal”. Ajuns la Tg. Mureș găsește un planor Pilis de faza a II-a, îmbătrânit de vreme (din dotarea maghiară), și îi convinge pe localnici să facă un zbor. Declanșat de la mosor, pe la 100 m face o vrie mai lungă și, la scoatere, atinge în redresare solul care îi șterge burta. În urma șocului planorul aproape se dezmembrează în părțile lui componente, nervurile aripilor dezlipindu-se de pe lonjeroane din cleiul uscat. Vina aparține pilotului imprudent care a insistat prea mult și s-a înfundat în aerul rarefiat de vară, cu un planor pe care nu mai zburase.

O „aterizare” neobișnuită!

La 6 septembrie 1948, la Mocrea, în cadrul fazei de instruire categoria B, cu tema viraj de 360°, pilotul Ioan Frantz, după urcarea în remorcaj la automosor la circa 120 m, execută manevra de declanșare a cablului, dar, furat de vraja zborului, nu sesizează că nu s-a declanșat cablul și în scurt timp este tras pe verticală spre pământ (în acest moment cablul este tăiat de la automosor). Cu toată situația disperată, pilotul reacționează instinctiv „invers” și, împingând de manșă la maxim, reușește să aducă ICAR-ul pe spate (într-o jumătate de looping invers) în limită de viteză, moment norocos în care planorul ia contact cu solul, după care se face „țândări”. La impactul cu solul, chingile de siguranță cu care era legat pilotul cedează și acesta este proiectat din fostul planor în iarba deasă și pământul moale care amortizează și ele ce se mai putea. Pilotul scapă nevătămat și se poate considera născut a doua oară. Va deveni, în timp, deținătorul unui diamant la insigna de aur și Maestru al sportului.

Cauzele acestui accident cu deznodământ fericit au la bază o instruire forțată, cu puține starturi până în acest stadiu de acumulare a cunoștințelor, precum și o altă lipsă a instructorului care nu a insistat suficient la capitolul „declanșarea cablului” și asupra asigurării manevrei de eliberare a acestuia prin repetarea fermă de mai multe ori a operației de tragere de maneta de declanșare. Și din aceste motive instruirea directă în simplă comandă își arată lacunele și posibilitatea unor situații limită.

Zbor de agrement cu bucluc

Duminică 12 septembrie 1948 la tabăra de experimentări pentru planorism de la Calan este zi de odihnă pentru elevi. Se execută o serie de zboruri de agrement cu avionul Fiesler, cu oficialitățile de la Deva venite în vizită. Totul a decurs normal și zborul s-a încheiat cu bine. La prânz avionul este parcat la locul lui, punându-i-se ancorele, calele și blocajele de siguranță la suprafețele mobile (eleroane, direcție și profundor). După o oră, la insistențele vizitatorilor, se mai solicită un zbor și pentru fiica Primarului. Se pregătește avionul, dar, în graba efectuării acestui zbor suplimentar, mecanicul responsabil uită să scoată blocajele de la eleroane. Nimeni nu observă, pilotul în rulaj nu manevrează manșa lateral și decolează cu eleroanele blocate, iar după desprinderea de sol, când dă comenzi de viraj, răspunde numai palonierul și avionul se înfige în pământ deteriorându-se peste 60%. Pilotul este grav rănit, iar pasagera scapă numai cu frica acestui prea scurt zbor. Din

nou, graba în controlarea minuțioasă a materialului de zbor au dus la distrugerea unui avion și imposibilitatea de a zbura a pilotului pentru aproape un an. Refăcut, împătimitul de zbor Vasile Petrilă a mai cutreierat văzduhul încă un sfert de veac până la pensionarea din aviație, nemaivând nici o pățanie în cele 14000 ore de zbor.

Două bonturi cu urmări diferite

În 1949 la școala de la Giulești-București au avut loc două situații diferite cauzate de „bont” la aterizare. (Bontul este rezultatul luării contactului cu solul, în general din exces de viteză, fără îndulcirea pantei de zbor înaintea redresării, când elevul pilot mai neexperimentat, datorită întârzierii mișcării de redresare, lucrează în contratimp cu comanda de profunzime, după contactul mai dur cu pământul. În această situație planorul execută „o a doua decolare cabrată” care, dacă nu este luată la timp, duce la limita de viteză cu consecințe diferite în funcție de înălțimea atinsă.)

În prima situație de care ne ocupăm o elevă de la instruirea elementară categoria A, la o temă de salt în linie dreaptă de la circa 10 m înălțime de declanșare, la aterizare face un bont de 2-3 m și i-a contact cu solul „placat” din cauza lipsei de viteză. Planorul, rezistent, nu a pățit nimic, în schimb pilotul, în urma contactului dur cu solul, și-a pierdut virginitatea. Ca urmare, conducerea școlii i-a eliberat o adeverință care atestă „deflorarea de către planorul ICAR!”.

A doua situație de bont a avut un deznodământ tragic. Ing. Manfred Pomeranz, la probele mai complexe pentru categoria B, greșește priza de aterizare și în ultimul viraj se trezește în apropierea unui mic avion de transport tip Junkers-34, parcat regulamentar în zona respectivă. Forțează aterizarea și, în exces de viteză, dă un bont zdravăn, din care rămâne în limită totală de viteză, de unde se angajează pe o aripă zdrobindu-se de avionul care staționa cuminte la sol.

Dacă pentru primul caz, mai puțin nefericit, mă abțin de la comentarii, în a doua situație, vina este a instructorului care nu a observat starea excesivă de emotivitate a elevului și se pare că nici nu știa cum să se comporte în cazul apariției unui obstacol sau cum se lucrează un bont. Cauzele s-au însumat pentru a contribui la pierderea unei vieți.

Când nu se radiază de la zbor la timp!

În vara anului 1949, la școala de la Sânpetru se prezintă, pentru a învăța pilotarea planoarelor, o tânără „tovarășă activistă sindicală” trimisă cu sarcină de partid să devină pilot. Probabil că vizita medicală nu a fost suficient de conștiincios făcută, întrucât pretendentă dovedește repede că nu are nici cea mai mică aplicație pentru zbor. Instructorul Ion Grozea care o dădăcea, în imposibilitate de a o radia de la zbor pentru inaptitudini (din motive politice), întinde coarda prea mult și, la prima temă de mare înălțime la automosor, în cadrul instrucției B, după declanșarea cablului, „nevinovată” rămâne cramponată cu manșa trasă „în burtă”, după expresia consacrată. Planorul, în limită totală de viteză, intră în *pendul* (figură acrobatică neplăcută care solicită violent atât pilotul cât și aparatul de zbor), figura fiind executată de trei ori ca de către un mare as. La începutul ultimului pendul în apropierea solului, instructorul, intuind deznodământul, leșină. Întâmplarea fericită face ca planorul, în autoredresarea din acest ultim pendul, la poziție orizontală să atingă cu patina solul care îl frânează și îl împiedică să execute un ultim cabraj fatal, acesta rămânând intact cu

pilotul în stare de șoc. Instructorul a fost readus în stare aproape normală cu ajutorul unei găleți cu apă adusă de elevi și nu i-a venit să creadă că providența a evitat un grav accident.

Acesta este un exemplu de risc al instrucției direct în simplă comandă și ezitarea de a radia de la zbor, la timp, acolo unde este cazul.

Un zbor de pomină

La 5 septembrie 1949, după un chef prelungit la vestitul restaurant Loyd din centrul Timișoarei, comandantul școlii Mihai Adăscăliței dorește să se revanșeze față de saxofonistul orchestrei care îi distrase toată noaptea. Ajunși în zori la aerodrom, îl invită pe acesta într-un planor biloc Krainich, pe locul din spate, să concerteze din zbor. În momentul decolării în remorcaj de avion, doi colegi de profesie și de chef, instructorii Gogu Petrovici și Cornel Morariu se urcă și ei, fiecare pe câte o aripă, la încastrarea cu fuselajul și se mulează pe extradusul aripei, ținându-se fiecare cu câte o mână de bordul de atac al aripei și cu cealaltă de cabina postului de pilotaj.

În această formulă originală plină de inconștiență, se zboară deasupra orașului în sunete de saxofon. Cu toată supraîncărcarea planorului și compromiterea aerodinamicii, planorul, mai înțelept, rezistă și aterizează „acasă” cu bine. Acest zbor sinucigaș s-a terminat cu bine spre șansa „temerarilor inconștienți”, dar a făcut obiectul unei strașnice anchete a conducerii aviației sportive, motiv pentru care mă abțin de la alte comentarii, din decență, întrucât doi dintre protagoniști mi-au fost instructori.

Ciocnire în aer la panta de la Sânpetru

În octombrie 1950, când vânturile sunt mai frecvente la panta de est de la Sânpetru, elevul instructor Gheorghe Mihăilescu, cu un planor Krainich, având elev la bord, în patrulare în curentul ascendent, lovește cu vârful aripei sale vârful aripei planorului Weihe, pilotat în contrasens de Valentina Ghinea. După această întâlnire „prea apropiată”, Krainich-ul continuă să zboare încă o jumătate de oră, cu toată bălăbăneala unui segment de peste un metru a aripei atinse, după care aterizează cu bine. Fata, mai disciplinată și mai realistă, aterizează imediat după impact. Cauza „isprăvii”, greșita apreciere a distanței dintre participanții la zbor, din cauza rutinei de a se trece la limita distanței. Putea fi mai grav.

Sinucidere cu planorul

La 1950, la Mocrea un elev la ultimele teme pentru categoria B, după declanșarea cablului de remorcaj de la automosor, de la o înălțime de 120 m, pune planorul (ICAR de faza I) în picaj accentuat și nu schițează nici o intenție de redresare, zdrobindu-se de pământ. Comisia de anchetă, după o meticuloasă și lungă examinare a cazului, constată că nu a fost nici o defecțiune a comenzilor sau alte cauze tehnice și ajunge la concluzia de sinucidere, deoarece, din investigațiile făcute, s-a constatat că în ultimele zile elevul a avut o comportare stranie, fiind sub influența unei depresii psihice.

Instructorul nu a sesizat această stare, destul de bine camuflată de sinucigaș, care, cu sânge rece, a luat hotărârea fatală. Posibilitatea de a i se fi făcut rău în aer este exclusă, deoarece, în situația de pierdere a cunoștinței, nu s-ar fi cramponat pe comenzi și, în acest caz, planorul, prin

autostabilitatea sa, și-ar fi făcut singur dreptate autoregresându-se.

Alimentare din aer la Dezmir

La 11 mai 1951, decolați din sandou în noapte cu un biloc Kranich, la o tentativă de record de durată, șeful de pilotaj Mircea Finescu și instructorul Sandor Macsek, în zarva pregătirilor, uită să-și ia cu ei ceva de mâncare. A doua zi, după o noapte de zbor solicitant, cei doi observă că un planor Baby, decolat tot de la panta la care patrulau, se apropie de ei și încearcă să le dea un pachet atârnat de o sfoară lungă de circa 20-30 m. Încercarea nu reușește, pachetul căzând în gol. La a doua tentativă ce a urmat, pe baza experienței anterioare, instructorul Nicolae Sirianu, cu același Baby, prin manevre repetate de sincronizare a vitezei și înălțimii între cele două planoare, reușește cu încăpățănare să paseze pachetul cu alimente celor doi performeri de durată, care au rezistat în aer peste 17 ore, până când vântul purtător a slăbit și i-a obligat să aterizeze. Gestul colegilor care au aranjat „alimentarea în aer” a fost apreciat din plin de către cei doi temerari și rezistenți zburători.

ICAR-ul zboară bine și fără pilot

1951 la Timișoara la temele în linie dreaptă pentru categoria A, instructorul Costică Ignat care remorca planoarele la automosor, între două lansări, făcea lectură. Într-un astfel de moment, privind spre locul de lansare, observă un planor gata de start cu aripile „la orizontală”. Pornește motorul agregatului și începe remorcarea în zbor. Cam pe la 15-20 m înălțime este avertizat de către elevul care făcea semnalele de rutină pentru lansare, cu semnal de pericol de la start. În acel moment, își dă seama că planorul nu are pilot, reduce progresiv motorul, aduce planorul pe pantă ușoară de coborâre prin greutatea cablului și „filararea” motorului, apoi cu un mic șpriț de motor, îl aterizează perfect „ca la carte”.

Planorul cuminte și bine reglat a demonstrat că poate să zboare și fără pilot, ajutat de dibăcia remorcherului distrat.

În final, totul a ieșit cu bine, dar lacunele instructorului de la start, care nu avea voie să țină planorul în poziție normală de decolare cu cablul claușat, fără pilot, denotă carențe grave, ale ambilor instructori, să spunem, cu indulgență, „neatenți”.

Un zbor deosebit de imprudent la Iad

La 11 august 1951, la școala de lângă Bistrița are loc un zbor cu totul ieșit din comun. Șeful de pilotaj Gheorghe Petrovici zboară proaspătul biloc (de faza I, realizat în cadrul școlii dintr-un monoloc SG-38) de pe locul din spate fără ocupant pe locul din față.

După o urcare foarte pronunțată în remorcaj la automosor și declanșarea cablului la peste 200 m înălțime, din cauza deplasării centrului de greutate, începe să zboare numai în „penduluri” (*pendulul este o evoluție acrobatică pretențioasă și solicitantă, atât pentru pilot cât și pentru aparatul de zbor și rezultă dintr-o mare limită de viteză, în care planorul alunecă pe coadă întâi și apoi trece brusc cu botul sub verticală, senzația fiind destul de dezagreabilă și pentru cei antrenați*), până când, temerarul și imprudentul pilot dându-și seama de situație, în disperare, se dezleagă din chingile de siguranță și, în această acrobație involuntară, trece pe postul de pilotaj din față, reușind în ultimul moment, în apropierea pământului să redreseze planorul, exact

În vara anului 1953 un grup de profesori veniți la Tg. Mureș pentru un curs de rutină face o vizită la școala de planorism din dorința de a se documenta și în această disciplină. Directorul școlii propune șefului de pilotaj Constantin Atanasiu să facă o demonstrație de zbor. Acesta decolează cu planorul Baby și, în grabă, nu verifică siguranța frânelor aerodinamice, iar în picajul pentru efectuarea unui looping, frânelor ies din lăcaș. Pilotul sesizează că vitezometrul indică o viteză mai mică decât trebuia (nu depășea 90 km/h), o interpretează ca o defecțiune a instrumentelor de bord și realizează totuși „figura”, după care își dă seama, stupefiat de situație, că frâna este scoasă. Looping-ul s-a realizat, deoarece avea totuși minimum de viteză pentru execuție la acest tip de planor. „Graba strică treaba” spune un proverb românesc!

Incident la un zbor de recepție

În toamna anului 1953, la Tg. Mureș, la primul zbor de recepție la automosor al planorului prototip RG-4 „Pionier”, monoloc școală de faza I, executat de șeful de pilotaj al școlii Constantin Atanasiu, cablul de remorcare al planorului nu se declanșează, chiar după repetate încercări. Pilotul spiralează în fața mosorului și strigă să nu i se taie cablul (pentru a economisi o tăietură). În apropiere de sol, scoate planorul din spirală și continuă zborul în line dreaptă în contrasensul decolării. La circa 1 m de sol, cablul târât se agață de un mic obstacol și plachează brusc planorul care, pe lângă șocul cu solul, produce și un zgomot puternic. Planorul este trimis pentru verificare înapoi la fabrica de la Reghin pentru un control riguros și depistarea defecțiunii declanșatorului care, sub un anumit unghi critic, refuza să funcționeze.

Zbor de recepție cu epilog tragic

În luna aprilie 1955, pe aerodromul Pipera-București, Mircea Finescu, pilot de recepție din partea aviației sportive, încearcă în zbor prototipul biloc semiacrobatic CT-2, având pe postul secund de pilotaj pe ing. de recepție din partea fabricii constructoare Mihai Zeamăneagră. La înălțimea de circa 1000 m, într-o ușoară resursă, aripa dreaptă cedează de la încastrare și se pliază peste locul doi de pilotaj, blocând ocupantul pe loc. Pilotul recepționar reușește să părăsească bordul deformat, sub 200 m înălțime, și să deschidă parașuta salvatoare în apropierea solului. Pasagerul lovit la cap nu a reușit să părăsească bordul și s-a zdrobit de sol împreună cu planorul.

Comisia de anchetă a constatat că motivul plierii aripei a fost un viciu ascuns de sudură la cadrul central de rezistență pentru susținerea aripilor, și nu suprasolicitarea în zborul de încercare.

O victimă a ușurinței

La 20 august 1955, șeful de pilotaj al școlii Dudești-Cioplea-București, Niculae Cociustergiu este trimis la Sânpetru-Brașov să transporte în zbor remorcat la București un planor de performanță prototip în curs de omologare, tip IS-3, cu fuselaj „țeavă”. Refuză să execute un zbor de acomodare și insistă să plece direct la București remorcat de un avion PO-2 pilotat de instructorul Nicolae Niță. La decolarea către deal în descendența pantei, pe un vânt în rafale, la circa 40 de metri înălțime, într-un ușor viraj pe dreapta, ne mai putând stăpâni planorul, declanșează cablul de remorcare în poziție cabrată, înclinat pe dreapta și se angajează violent luând contact dur cu solul în poziție aripă-bot, sfărâmându-se. Pilotul decedează pe loc. Cauze principale: decolare forțată contra obstacolului, în descendență de pantă, cu un planor prototip de viteză necunoscut de pilot, care nu era indicat pentru acest gen de zboruri.

Din nou cu probleme la recepție

La 14 iulie 1956, decolat de pe aerodromul Pipera, cu un planor CT-2 prototip, ing. Mircea Cârstoiu singur la bord, la înălțimea de 800 m, în timpul evoluțiilor solicitante, la un moment dat, în zbor pe spate, are impresia că profundorul nu mai răspunde la comenzi și, probabil inhibat de accidentul descris mai înainte, hotărăște să părăsească planorul și sare cu parașuta. Planorul, cu o bună stabilitate și centraj corect, își revine singur din evoluția buclucașă și,

cuminte, în spirale largi, ajutat de șansă, ia contact cu solul pe un câmp degajat, avariile produse la aterizare fiind minore. Pilotul salvat cu parașuta plutește în aer spre malul Lacului Tei și, intenționând să evite o babă care culegea ceva prin apropiere, între manevrele făcute pentru aterizare ia contact cu taluzul de beton al lacului și își fracturează un picior!

Miting la Tg. Jiu cu o victimă

La 9 septembrie 1956 are loc la Tg. Jiu o demonstrație aviatică, la care șeful de pilotaj Teodor Corneșanu face acrobație cu un planor RG-5 „Pescăruș”, nerecomandat pentru acest gen de evoluții. Într-un looping o aripă cedează la încastrarea cu fuselajul și se pliază peste cealaltă. Fiind la mică înălțime și, probabil, lovit de aripa pliată, pilotul nu mai reușește să sară și să se salveze cu parașuta.

Este de menționat că pilotul era un maestru în arta pilotajului, dar nerespectând normele tehnice de rezistență ale aparatului și-a pierdut viața prin propria lui imprudență.

Situație dificilă

La Iași, în timpul campionatului național din 1957, la proba din ziua de 11 iulie Iași – Pașcani – Iași, concurentul ing. Emil Iliescu, pilotând un planor prototip IS-3D, forțează viteza înaintea liniei de sosire și excesul de viteză combinat cu o rafală verticală puternică duc la smulgerea eleroanelor (suprafețele mobile de comandă ale aripilor).

La înălțimea de sub 100 m redresează aparatul și recâștigă ceva înălțime cu intenția de a sării cu parașuta. Dându-și seama că se poate baza pe comanda de profunzime, renunță la salt și, „mințind planorul din picior”, reușește într-un larg tur de pistă să-l aducă în bune condiții la aterizare, sub privirile admirative a celor de pe aerodrom.

Prezența de spirit a pilotului și calitatea pilotajului au contribuit ca acest major incident tehnic să nu aibă un deznodământ fatal.

Prototipului i s-au adus îmbunătățirile de rigoare și seria mare de planoare care i-a urmat nu a mai produs situații asemănătoare.

Salvat cu parașuta la concurs

La 11 iulie 1958 în cadrul campionatului național ținut la Geamăna-Pitești, în timpul celei de-a patra probe, concurentul instructor Romeo Vlădescu constată blocarea bruscă a comenzii vitale de profunzime la 600 m înălțime și, neavând altă soluție, părăsește planorul IS-3D și deschide parașuta salvatoare.

Un accident cu totul ieșit din comun

Tot în luna iulie 1958, la Clinceni în cadrul programului de zbor de antrenament, pilotul Ion Farcaș, cu un planor RG-5 „Pescăruș” remorcat de un avion PO-2, decolează în miezul zilei, cu puternice scuturături termice. La circa 150 m în panta de urcare, în urma unui violent șoc vertical, aripa stângă a planorului cedează de la încastrarea cu fuselajul și ce a mai rămas din planor atârână în cablul de remorcare în coada avionului. Deoarece din planor nu se mai poate declanșa din cauza greutatei „târâte”, pilotul avionului remorcher Carol Podgurschi, valoros zburător cu vastă experiență, nici nu concepe să încerce să-l declanșeze (de altfel nici nu putea, declanșatorul fiind blocat de greutate).

Datorită înălțimii reduse, pilotul planorului nu îndrăznește să sară cu parașuta și, probabil înspăimântat de situație, își număra secunde de trăit. Cu motorul în plin, la limita de sustentare, pilotul remorcher ține avionul în

cabrajul forțat de greutatea pe care o poartă în plus și pierde mereu din înălțime, zburând înfundat virează larg către aerodrom. Aici intervine norocul! Urmează o derulare ca în filmele cu trucaje reușite. În această situație disperată când până la contactul planorului cu solul rămăsese foarte puțin, trecând printre două construcții din liziera aerodromului, vârful aripei rămase la planor, atinge țeava de aerisire de la depozitul de carburanți. Acest lucru amortizează șocul, iar cablul de remorcare smulge vârful botului fuselajului cu declanșator cu tot și, astfel amortizat și scăpat de tensiunea avionului, ia contact cu solul. Ce a mai rămas din planor se face țândări, azvârlind pe iarbă pilotul îngrozit care, după ce se ridică în picioarele goale, în stare de șoc, are următoarea reacție interogativă către cei ce veneau în fugă spre el: „Unde îmi sunt tenișii?”

Avionul eliberat de sarcină, cabrează pronunțat și, după aducerea lui în poziție normală de zbor, aterizează cuminte, iar la coborârea din avion nenea Carolică cere o țigară!

La meticolosul control medical făcut la spital se constată că norocosul supraviețuitor nu are decât câteva zgârieturi superficiale. A fost un concurs de împrejurări providențiale la care s-a adăugat prezența de spirit și virtuozitatea pilotului remorcher.

Astfel, dintr-o situație în care pilotul planorului era sută la sută condamnat, acesta scapă cu bine, iar în altă situație, relatată anterior, dintr-un banal bont se poate pierde o viață.

Deznodământ tragic din motive tehnice

La 28 septembrie 1958, la Bacău, instructorul Ion Coman dorește să recompenseze cu un zbor de agrement pe ciobanul care avea stâna la marginea aerodromului și îl urcă pe locul din față al planorului cu dublă comandă de faza I RG-3 „Stahanov”. Din controlul superficial al responsabilului tehnic și chiar al instructorului, nu se sesizează un joc la ferura inferioară de prindere a montantului din față a aripei și, în timpul zborului, acesta cedează, smulgându-se din montanș și antrenând în rupere și montantul din spate de susținere a aripei. Sub presiunea aerului, cedează și el și pliază aripa peste cealaltă. Deznodământul este tragic: două victime făcute de superficialitatea controlului materialului înainte de începerea programului de zbor. Menționez că piesa cu pricina era la vedere.

Premiera de remorcare cu elicopterul

La 1960, la Strejnic-Ploiești, la antrenamentele premergătoare unui miting aviatic, organizatorii propun un număr mai original constând în remorcarea unui planor de către elicopter.

La 15 iunie maiorul Ioan Repede cu un elicopter MI-4 îl remorchează pe instructorul Valeriu Popovici aflat într-un planor de performanță IS-7A. La înălțimea convenită pentru declanșare, pilotul elicopterului, din reflex, reduce viteza de înaintare și ține aparatul pe loc, în zbor staționar. Planorul rămâne atârnat ca un pește în undiță din cauza greutății, împiedicând declanșatorul să funcționeze normal. Incidentul a fost depășit prin plecarea de pe loc a elicopterului, iar la următoarele încercări totul a decurs normal, datorită experienței acumulate.

Transport de planor cu final tragic

La începutul lunii iulie 1960, la transportul în remorcare cu un avion PO-2 a unui planor de performanță IS-3D de la Geamăna-Pitești la Strejnic-Ploiești pentru concursul național de planorism, are loc un straniu și bizar accident. Ajuns la înălțime mică în apropierea aerodromului din Ploiești, pilotul avionului remorcher Emil Achim, fără să-l avertizeze pentru declanșare (prin legănarea aripilor, conform instrucțiunilor) pe pilotul planorului Pompiliu Blaj, pune avionul pe o pantă de coborâre mai pronunțată. Din motive neelucidate, pilotul planorului nu declanșează cablul de remorcare și împinge planorul într-un picaj pronunțat, trece pe sub avion, iar la întinderea cablului în sensul invers de zbor smulge bechia avionului de care era legat cablul de remorcare.

În momentul următor, avionul eliberat cabrează violent, iar planorul, dintr-o poziție imposibil de redresat din cauza înălțimii prea mici, ia contact violent cu pământul, sfărâmându-se în prezența celor de pe aerodrom care asistă neputincioși la acest coșmar teribil.

Versiunile neoficiale vehiculate asupra cauzelor au fost foarte diverse și neconcludente.

Transport scurt cu urmări lungi

La 3 august 1960 șeful sectorului de planorism din Centrală, Mihai Adăscăliței transporta un planor IS-3D în remorcare de avion de pe aerodromul școlii Iași, cu intenția de ateriza în vecinătatea aeroportului TAROM, în vederea unui miting aviatic. Considerând că a luat destulă înălțime, declanșează cablul de remorcare și intră într-o zonă puternic descendentă de pe valea Ciricului. Se ambiționează să prindă aerodromul propus și, la marginea extremă a acestuia, în viraj forțat la mică înălțime, prinde cu vârful aripei solul și se pomenește aterizat brutal în piruetă. În urma șocului violent, planorul se deteriorează, dar și coloana vertebrală a pilotului care rămâne imobilizat câteva luni bune. Apoi, prin ambiție și perseverență în exerciții fizice medicale dure, se autorecuperează în așa fel, încât după un an este declarat din nou apt fizic pentru zbor de către comisia medicală de specialitate.

Tonou lent cu planorul în remorcarea de avion

La mijlocul lunii iulie 1960, pe aeroportul Strejnic-Ploiești unde se desfășura campionatul internațional al României, Valeriu Popovici instructor planorist, comandantul Aeroclubului Central Român și pilotul remorcher Petre Cristescu pun la cale executarea unui număr de senzație – „tonou lent în remorcare de avion”.

În urma pregătirii minuțioase la sol se trece la fapte și, după câștigarea înălțimii necesare, pilotul planorului IS-3D începe executarea tonoului lent (răsucire de 360° în jurul axului longitudinal). La jumătatea evoluției când era în poziție pe spate se simte declanșat de la avion. Continuă răsucirea cu cablul de remorcare atârând în botul planorului și, când încheie figura în poziție normală la orizontală, vede în față, la circa 50 m, o nălucă mare care îi taie calea și, probabil, respirația. Era un avion de pasageri IL-14 care a apărut din senin la viteza sa triplă față de a cuplului avion remorcher-planor. Astfel s-a justificat declanșarea și degajarea avionului remorcher PO-2 în ultimul moment, Titi Cristescu intuind primejdia coliziunii, din care temerarii inovatori au scăpat ca prin minune.

Nervii necontrolați costă scump

La școala de la Șcheia, de lângă Suceava, aerodromul era frecvent traversat de către căruțe pentru a scurta drumul, acestea periclitând siguranța zborului, cu toată interdicția afișată vizibil.

În ziua de 25 august 1960, într-o astfel de situație, șeful de pilotaj Nicolae Sirianu, enervat peste măsură de nerespectarea dispozițiilor, se urcă precipitat într-un planor Baby cu intenția de a-l speria pe recalcitrantul căruțaș. După declanșarea cablului, pilotul forțează planorul într-un picaj pronunțat pe punctul mobil împicinat, dorind să-l bage bine în sperieți pe făptaș, dar redresează prea jos și intră în căruță, sfărâmându-se împreună cu ea și cu ocupanți. Catastrofa s-a datorat în primul rând nervilor nestăpâniți, la care s-a adăugat o înfundare a planorului mai mare decât o prevăzuse pilotul, cauzată de rarefierea aerului pe timp de caniculă.

Din păcate, fiind depășit de starea nervoasă excesivă, a sfârșit tragic un bun zburător prețuit ca instructor și coleg.

Nu zborul este periculos!

În vara anului 1962, comandantul școlii de la Sânpetru, ing. Romeo Vlădescu execută un valoros zbor de distanță de pe aerodromul școlii până la Inaca în Bărăgan, în apropiere de Brăila, realizând și o prețioasă traversare a Carpaților pe valea Buzăului cu un planor prototip semilaminar IS-4. La aterizarea pe aerodromul militar de la Ianca, este întâmpinat cu multă căldură de câțiva foști elevi ai săi de la planorism, acum piloți de vânătoare pe avioane reactive. Se trimite la Sânpetru o notă telefonică prin care se solicită pentru a doua zi un avion remorcher pentru readucerea planorului. Seara urmează cheful de rigoare pentru revedere și performanța realizată. Odată cu somnul, spiritele se liniștesc. Romeo Vlădescu, cazat la etajul I, presat în toila nopții de necesități fiziologice (în urma abuzului de lichide), uită că se află la primul etaj, parcurge culoarul până la capăt cu intenția de a rezolva problema în aer liber, deschide ușa balconului care nu avea montată încă balustradă și se pomenește în gol aterizând forțat de la peste trei metri înălțime. Un picior se alege cu o fractură și este „gipsat”. Urmează o a doua notă telefonică lapidară: „trimiteți împreună cu avionul remorcher și un pilot pentru planor”.

Se demonstrează astfel, încă o dată, că nu zborul este periculos.

Ciocnire în aer

La Iași, în ziua de 8 iulie 1968, la proba a cincea din cadrul campionatului național de planorism, după trecerea liniei de start, la 1000 de metri înălțime spiralând strâns în aceeași termică, Ion Alexa, pilotând în simplă comandă planorul biloc metalic „Blanik”, bagă flapsul în poziția zero, planorul mărindu-și viteza și înfundarea pe verticală, acroșează planorul Foka-4 pilotat de Gheorghe Gâlcă, căruia i se desprinde aripa din dreapta, este întors pe spate și se suprapune peste postul de pilotaj din spate al planorului „agresor”. Până la 400 de metri planoarele vin agățate împreună, într-un fel de vrie plată, apoi planorul Foka-4 se desprinde și poate fi părăsit de pilot, care se salvează cu parașuta. Cu toată deformarea aripei metalice a planorului Blanik, pilotul acestuia nu părăsește bordul și prinde aerodromul cu vânt de coadă, aterizând cu bine. Înghesuiala din concurs, în același curent ascendent (care de fapt este considerată normală), dublată de excesul de încredere și

temeritate, la care se adaugă și o fracțiune de secundă de slăbire a atenției distributive, pot duce la acest fel de situații, mai mult decât regretabile și deosebit de periculoase, chiar pentru piloții talentați, antrenați și cu vechime.

Indisciplină fatală

La 10 iunie 1969, în cadrul unui zbor de antrenament în jurul aerodromului școlii Iași, pilotul Gh. Pascalu mecanic al școlii și Victor Gaba pilot de antrenament, fiecare pilotând câte un monoloc de performanță IS-3D în aceeași ascendență termică, se ciocnesc din cauza primului citat sub 400 m înălțime. Vinovatul reușește să părăsească planorul avariât sub 100 de metri și parașuta, neumflată total (fuior), nu îl mai poate slava, zdrobindu-se de trotuar. Gaba nu reușește să iasă din planorul avariât și, între blocurile cartierului Tătărași din marginea aerodromului, agață cu o aripă timpanul unui bloc și se sfărâmă la sol împreună cu planorul. Scena a fost urmărită de pe aerodrom cu neputință. Pascalu era un pilot indisciplinat neoprit de la zbor la timp, din slăbiciuni și ezități regretabile, care au curmat și viața unui disciplinat nevinovat.

Un remorcaj tragic

La 18 iunie 1970, la Tg. Mureș, comandantul aeroclubului, Sandor Josza pleacă spre seară cu un avion remorcher Wilga să-l readucă la aerodrom pe pilotul Eduard Fries, aterizat pe traseu în zbor de distanță cu un planor IS-3D. Imediat după decolarea în remorcaj, la mică înălțime de sol, se intră în coada unui front de furtună. În turbulența mare a acestuia, pilotul planorului urcă brusc, mult deasupra avionului remorcher, cablul de remorcăre face o buclă peste profundorul avionului, intră între acesta și stabilizator, forțând avionul într-un violent picaj la verticală. Acesta se înfige în pământ, luând foc. Planorul nedeclanșat urmează același traseu și se zdrobește de avion, arzând împreună.

Astfel se sfârșește stupid și tragic viața unui instructor deosebit și zburător de performanță talentat, care a sfidat „puțin” natura, încă dezlănțuită, sacrificând și viața pilotului din planor care s-a supus dispoziției pentru decolare.

Un prim zbor termic cu final tragic

La 31 mai 1974, în preajma examenului de bacalaureat, Lidia Rahău, brevetată cu un an în urmă ca pilot sportiv, este trimisă cu un biloc Blanik, singură, la un zbor de antrenament termic.

După o oră de zbor executată deasupra aerodromului Clinceni, insuficient antrenată, obosește și, la circa 900 m înălțime, intră în vrie pe spate, din care iese, dar, speriată de această situație neprevăzută, pe la 500 m, nefiind convinsă că a scăpat din situația anterioară, continuă picajul pronunțat și în excesul de viteză creat i se desprind întâi eleroanele, apoi extremitățile aripilor, până la caseta frânelor aerodinamice și se zdrobește de sol.

Cauzele sunt multiple și au însumat o multitudine de premise de accident, de la menținerea prelungită în primul zbor termic, la lipsa de inițiere a unui program de situații critice și de insistarea asupra „efectului comenzilor” și, măcar teoretic, de acrobație elementară. Lipsa comunicației radio a întregit neputința de a se mai putea acționa.

Vedetism și bravadă

7 august 1974, la Iași, la a doua probă a campionatului național cu invitați străini, pilotul concurent Lothar Krupka din Brașov, aflat la al doilea său concurs, vrea să vină din

probă ca „așii”, la limită de înălțime și, apreciind-o greșit, la traversarea orașului spre aerodrom, rămâne în criză de înălțime deasupra unui cartier cu blocuri și se strecoară, în ultimă instanță, pe o stradă, accidentând „numai planorul” de un bloc de locuințe. Pilotul, în afară de câteva zgârieturi și frica de rigoare, scapă cu bine. Este eliminat din viața sportivă pentru imprudență și indisciplină și pentru nerespectarea dispozițiilor referitoare la siguranța zborului. Un alt caz de bravadă terminat însă fără urmări dramatice.

Competițiile cer mult calcul și prudență

La 14 iunie 1975, la Clinceni-București, în proba a patra a campionatului internațional al României, concurentul Nicolae Mihăiță, care conducea detașat în clasament, în loc să caute să efectueze cuminte ultima probă pentru a deveni comod campion, forțează nota pe ultimii km și aterizează la 10 m de linia de sosire, căzând în clasament pe locul 11 pentru „neefectuarea probei”. Pentru pilotul, să zicem „puțin infatuat”, a fost o lecție amară și rare ori mi-a fost dat să văd o manifestare mai perversă a ironiei sorții. Deci, numai talentul nu este suficient!

La festivitatea de încheiere a campionatului, virtualului câștigător moral al campionatului, i se prelingeau pe obraz, fierbinți lacrimi amare!

Un zbor la mosor cu întreruperea curentului din sat

În vara anului 1976, în trecere pe la Sânpetru, instructorul Eugen Cirezaru decolează la automosor pentru un zbor de antrenament cu planorul biloc metalic Blanik. La declanșarea cablului bilateral numai unul dintre declanșatoarele laterale funcționează normal, un cablu din sistemul de cuplare în „V” nedetașându-se. Instructorul de pe automosor taie cablul, iar planorul cu cablul târât după el, face un tur pe deasupra satului, deteriorând conductorii de transport al curentului electric, până ajunge la o magistrală de înaltă tensiune unde cablul, tras după planor, întâmpină o rezistență prea mare și pilotul realizează că înfundarea continuă în care zbura se datorează cablului tras după el.

Acționând cu mare fermitate declanșatorul din cabină, pilotul reușește să elibereze cablul de la planor și să aterizeze cu bine. Astfel, a măturat cu cablul după el o bună parte a instalației exterioare de transport al curentului electric, provocând o generoasă întrerupere a alimentării cu curent electric a comunei Sânpetru.

O legătură radio cu planorul ar fi evitat daunele pricinuite firelor electrice. Pilotul poate fi fericit că a scăpat cu bine și a ajuns la pensie.

Graba strică treaba... și planorul

La 13 iulie 1977, în cadrul campionatului internațional al României ținut la Baia Mare, la prima probă, triumfi de 152 km, în apropierea aerodromului la întoarcerea din probă, pilotul Nicolae Mihăiță, la bordul unui planor IS-29D2, se înfundă în descendența dintre dealuri și pierde brusc înălțime, rămânând pe copaci. Planorul este grav avariat dar pilotul, ca printr-o minune, scapă nevătămat.

Un incalificabil accident auto

În 4 iulie 1978, după terminarea zborurilor de duminică cu piloții antrenamentiști și de performanță, șeful de pilotaj al școlii Sânpetru Constantin Andrei, distins zburător, se suie la volanul microbuzului școlii pentru a transporta la Brașov participanții care își sacrificaseră ziua

liberă pentru zbor. În loc să folosească drumul cel mai scurt prin Sânpetru spre Brașov, optează pentru varianta prin Bod. Opțiune fatală, deoarece la numai 1 km de la plecare, conducătorul microbuzului, vrând să-și aprindă o țigară, pierde controlul volanului, părăsește partea carosabilă și, în mare viteză, intră în plin în *singurul*! copac existent pe șosea. Urmarea: decesul pe loc a șase dintre cei zece ocupanți și rănirea gravă a celorlalți. Microbuzul ia foc, iar rămășițele lui sunt expuse timp de o săptămână în Piața Sfatului din Brașov ca exemplu.

Această întâmplare incalificabilă, curmă viața șefului de pilotaj Constantin Andrei de 48 de ani și a piloților de performanță Constantin Pascovici de 49 de ani Maestru al sportului, Luminița Enăchescu de 22 de ani, Nicolae Creangă de 21 ani, Romeo Olaru 20 de ani și Cristian Șilimon 17 ani (fiul ing. Iosif Șilimon constructor șef la ICA – Ghimbav). „Țigara fatală” a făcut mai multe victime decât planoarele într-un sfert de secol de zbor.

Entuziasmul nu este suficient

La campionatul național desfășurat la Iași în 1979, la revenirea din prima probă din ziua de 26 iunie țel fix dus-întors de 164 km pe traseul Iași – Trușești – Iași, concurenta Adriana Mărăcine, pilotând un planor Jantar standard, efectuează proba și trece linia de sosire prin capătul aerodromului la o înălțime de circa 50 de metri. Se simte o ezitare în luarea deciziei de aterizare și chiar o derută. Parcurge ușor în diagonală aerodromul și, la capătul lui, se hotărăște să facă un viraj de 180° la mică înălțime, nu spre partea degajată, ci contra obstacolelor. Înclină planorul aproape la verticală, forțând virajul de frica obstacolelor, prinde cu vârful planului drept solul și este proiectată cu botul planorului într-o magazie aflată în cale. Planorul se zdrobește de obstacol curmând viața pilotului.

Ezitatea la priza de aterizare a fost fatală și s-a datorat în primul rând lipsei de antrenament pe un nou tip de planor, de mare finețe și viteză, cu care a intrat în concurs insuficient acomodată (atât pentru aterizare în teren necunoscut cât și pe un aerodrom cu dimensiuni generoase).

Entuziasmul ce o caracteriza nu a fost suficient. Calculul greșit al prizei de aterizare, cumulate cu euforia îndeplinirii probei cu un timp bun realizat au condus la o catastrofă care putea fi evitată. Nefericita victimă neavând în totalitate vina acestui deznodământ tragic. O analiză mai profundă ar duce la o complexitate de cauze directe și indirecte care au concurat la producerea acestui accident, printre care și a activității, responsabilității și competenței antrenorului federal, care, la noi, a fost și este privită cu o condamnabilă ușurință. Cu unele mici excepții, antrenorul federal sau la lotului nu a fost selectat după riguroase criterii de experiență, competență, orizont larg și clarviziune, care să adopte formulele și deciziile cele mai bune și să aibă continuitate în această specialitate atât de complexă. Despre valoarea morală nu am mai pomenit.

Un remorcaj tragic

Pe 2 septembrie, la Geamăna-Pitești, într-un zbor de verificare cu planorul biloc Blanik, pilotat de instructorul Marcela Covic pe postul din față și instructorul Constantin Trîmbițașu în spate, în timpul decolării la automosor, motorul agregatului dă un rateu și tracțiunea cablului slăbește. Instructorul C. Trîmbițașu execută manevra de declanșare a

cablului, însă acesta nu se declanșează, iar tracțiunea revine și urcă până la 80 m când tracțiunea încetează complet. Declanșatorul bilateral refuză din nou să funcționeze și, intrând în viraj, planorul, cu cablul netăiat de la automosor, intră într-un picaj la verticală care este îndulcit la circa 20 de m de sol, la un unghi de 60°. După două oscilații stânga dreapta, ia contact brutal cu pământul. Pilotul instructor Marcela Covic aflată pe locul din față (care nu a pilotat) decedează pe loc, iar Constantin Trîmbițașu rămâne invalid pentru tot restul vieții.

Trebuie menționat că la numărul mare de remoraje anuale la automosor, între 30000 și aproape 300000, aceste situații sunt extrem de rare și pot fi evitate.

Accident fatal dintr-o intoxicație

La Arad, la 8 aprilie 1983, comandatul aeroclubului Sorin Brașov, la un program de antrenament acrobatic cu planorul IS-28B2, pe la 600 m, intră într-un pendul din care iese într-o spirală foarte picată, înșurubându-se două ture și intră în pământ, fără să mai schițeze vreo intenție de redresare. Se pare că i s-a făcut rău în zbor. Nu a mai răspuns la radio. La autopsie s-au constatat toxine puternice în organism (a băut apă dintr-o sticlă suspectă, infectată, și se pare că nici aparatul vestibular al pilotului nu a funcționat normal).

Accident ce ar fi putut fi evitat la pantă

Într-un sfârșit de iulie 1983 la panta de la Sânpetru, piloții antrenamentişti Constantin Vicențiu și Eugen Mathe, cu un planor IS-28B2 în zbor la pantă, nu sesizează la timp schimbarea direcției vântului și intrând în descendența pantei de vest într-un viraj înfundat, prind cu vârful aripei un copac care îi întoarce pe spate și îi zdrobește de terasele pantei. Totul putea fi evitat dacă atenția și cunoștințele de specialitate operau la timp.

Urmările unui zbor razant nereușit

1984 – la Tg. Mureș comandantul aeroclubului Francisc Bardoși, cu motoplanorul IS-28M2, având la bord pe elevul Lorand Ceh, în urma unui zbor intenționat la rasul solului, lovește cu vârful aripei un copac și aparatul este proiectat violent la pământ. Ocupanții motoplanorului își fracturează picioarele. Comandantul este destituit și se reface foarte greu, rămânând cu o invaliditate pe viață, elevul după câteva luni se reface total și revine la zbor în anul următor. De menționat că Francisc Bradoși era un pilot foarte disciplinat, aceasta fiind prima și ultima indisciplină.

Zbor în oglindă prea strâns

La 20 august 1987, la Suceava, după terminarea campionatului național, instructorii Marian Simion și Ștefan Togănel execută cu două planoare IS-29D2 un zbor în oglindă. Primul în poziție pe spate al doilea dedesubt în poziție normală. În intenția de a strânge și mai mult formația suprapusă, printr-o manevră ușor forțată, Ștefan Togănel atinge cu ampenajul cabina coechipierului, pe care o străpunge. După incident renunță la tentativa acrobatică și aterizează amândoi cu bine.

Înghesuială fatală în termică

La Iași, în cadrul campionatului național cu invitați străini, la proba a doua din 13 august 1989, într-o aglomerație normală de concurs într-o termică, concurentul Dorel Câmpean din Tg. Mureș, cu un planor IS-29D2, este acroșat pe la 800 m de către concurentul german Fritz Ermrisc care pilota tot un IS-29D2. Pilotul român părăsește imediat bordul planorului fără o aripă, și deschide parașuta salvatoare. Concurentul german, după instrucțiunile și procedeul german, întoarce planorul pe spate, aruncă cabina, dar nu reușește să se elibereze din centurile de siguranță. Probabil și lovit la cap de cabina largată, își continuă zborul pe spate, în stare de inconștiență, până se zdrobește de un deal în apropierea șoselei spre comuna Albești, iar competiția este oprită.

Fatalitate?

La 7 septembrie 1990, la Sânpetru, instructorul Gheorghe Țucă cu eleva Miruna Negrilă, la bordul unui biloc IS-28B2 decolat din mosor, la prima lansare din acea zi pentru tema „situații neprevăzute” în remorcajul de automosor, la înălțime mică, sub 30 m, este lăsat total de automosor. În manevra de redresare din poziția cabrată, cablul nu se declanșează, face buclă peste aripă și planorul este forțat spre pământ, în care intră, fără posibilitatea de redresare, în poziția bot-aripă. Ambii protagoniști ai accidentului decedează la spital. De menționat că Gheorghe Țucă era un pilot deosebit de bun, care, în cazul acesta, a făcut imposibilul, dar a fost depășit de situație. Cauza accidentului poate fi insuficienta încălzire a motorului automosorului.

Accident la concursul de acrobație

La 26 septembrie 1991, la Deva, Mihai Arbone, instructor la aeroclubul „H. Coandă” din Pitești, în timp ce evolua în proba a treia la concursul național de acrobație, cu planorul IAR-35 total acrobatic, s-a angajat în vrie după ultima figură din programul liber ales. După două ture și jumătate, planorul a luat contact cu solul sfărâmându-se.

Pilotul începuse redresarea, dar i-au lipsit câțiva metri de înălțime. Se pare că o irigare deficitară a creierului, ce a afectat aparatul vestibular al pilotului, a fost cauza pierderii controlului asupra planorului. Aceasta poate fi explicația și pentru cazuri similare, când piloți antrenați și stăpâni pe pilotaj au creat cazuri similare pentru care nu s-au găsit explicații normale.

Tentația benzinei

La 12 septembrie 1993, la Arad, în timpul manipulării defectuoase în hangar a unui bidon cu benzină se produce un incendiu în urma căruia trei dintre foarte prețioasele planoare din fibră Jantar se înmoaie ca lumânările și devin inutilizabile. Noroc că celelalte planoare erau scoase din hangar la zbor. Autorul acestui devastator incendiu a devenit din fâlnic instructor de zbor, paznic la hangarul aeroclubului din Tg. Mureș.

*

*

*

CAPITOLUL V

INSTRUCTORII DE ZBOR

Perioada de tranziție către instruirea bazată pe experiență în domeniu (preluată de noi de la țările cu tradiție, Germania și Polonia) a fost făcută de câțiva dăruțiți, pătimiși ai planorismului care, după obținerea brevetelor elementare, în unele cazuri numai B (în special în țările amintite, între 1925-1935), se dedică cu pasiune instruirii amatorilor acestui sport, chiar fără a deține calificarea oficială. Dintre aceștia se remarcă Egon Pastior la Sibiu, Nello Bucevski la Cernăuți, Hubert Clompe la Codlea și Brașov, Iosif Hawel și Ion Gheogheovici la Reșița.

Între 1933-1935 sunt brevetați oficial, în urma unor cursuri de specialitate făcute în Germania – Valentin Popescu și Gustav Stof, iar în Polonia Ilie Stan și Mihai Goleșcu și zece tineri ofițeri naviganți din aviația militară.

*

În 1937-1938 la Sânpetru-Brașov are loc primul curs oficial organizat în țară sub îndrumarea instructorului german Ernst Philipp, adus special de federația noastră aeronautică în acest scop. Acesta, secondat de Hubert Clompe, va forma prima serie de instructori planoriști instruiți în România.

Din 1938 până în 1998 s-au ținut în continuare cursuri speciale pentru formarea instructorilor la care s-au remarcat ca „Directori de studii” seriile pregătite de:

- Eugen Cernescu între 1939-1949 și Witold Kasprzik între 1940-1944
- Mircea Cârstoiu 1943-1953
- Gheorghe Cucu și Liviu Tătaru 1953-1955
- Gheorghe Georgescu și Ion Șoflete 1960-1980
- Titi Enăchescu și Romeo Vlădescu 1970-1980
- Ștefan Togănel și Dumitru Popovici 1975-1998

La aceste cursuri se predau în special discipline legate direct de exercitarea în condiții optime a instrucției: pedagogia și psihologia zborului, tehnica pilotajului, analiza și evoluția temelor de zbor, aerodinamica, tehnologia materialelor, construcții de planoare (cu practica de atelier), montarea, reglajul și controlul planoarelor, meteorologie generală și specifică planorismului, elemente de medicină de prim ajutor, drept aerian și legislație aeriană, toate acestea alternate cu un intens program de zbor. Cursurile aveau o durată de la 6 la 18 luni. În afară de instructorii formați la aceste cursuri, speciale au fost cazuri când planoriști de talent și cu un bagaj de cunoștințe deosebite au dat direct examen, cum a fost cazul lui Mircea Finescu și Gâgă Georgescu care s-au dovedit pe parcurs deosebiți instructori.

Denumirea generică de *instructor* are următoarea ierarhizare:

- instructorul ajutor – pentru o perioadă de un an în care proaspătul absolvent al unui curs de specialitate își face ucenicia, sub îndrumarea directă a unui instructor plin, cu experiență.
- instructor – care are responsabilitatea totală a unei „grupe” sau „punct” de instruire.
- instructor șef – instructorul cu o experiență mai vastă și ajutorul direct al șefului de pilotaj.
- șef de pilotaj – coordonatorul întregului personal, instructor și responsabil pentru întreaga activitate legată de zbor, instruire elementară și superioară.

De menționat că directorii sau comandanții de școli sau aerodromuri sunt promovați tot dintre instructorii cu calități deosebite, gospodărești și organizatorice. Excepție a făcut perioada de război, când aceștia erau ofițeri aviatori de carieră și o mică perioadă a „socialismului” când criteriile erau politice.

Prezentarea cronologică a seriilor de instructori:

A – Instructori formați în străinătate

Germania – 15 septembrie 1933 – Valentin Popescu la Hornberg format de celebrii Wolf Hirth și Hanna Reitsch.

- 8 octombrie 1933 ing. Gustav Felix Stof la Grunau, unde obține și calificarea de inspector pentru construcții de planoare.

Polonia – iunie 1934, cpt. av. Alexandru Luchian și cpt. av. Gheorghe Georgescu formați instructori militari la Ustianova.

- iulie 1934, seria a II-a de instructori militari tot la Ustianova, următorii ofițeri aviatori:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| 1. Slt. av. Gheorghe Andrei | 5. Slt. av. Gheorghe Mărculescu |
| 2. Slt. av. Nicolae Bacdat | 6. Slt. av. Mihai Strugalis |
| 3. Slt. av. Titu Ceașu | 7. Slt. av. Virgil Trandafirescu |
| 4. Slt. av. Eugen Lavinschi | 8. Slt. av. Gheorghe Tifescu |

- 20 septembrie Mihail Goleșcu și Ilie Stan la Beszmielow – Polonia.

B – Instructori formați și brevetați în țară

1937-1938 La Sânpetru-Brașov

Director de studii Ernst Philipp, instructor specialist adus din Germania.

P.V. nr. 4/7 iulie 1938

1. Blaș Gheorghe
2. Blebea Nicolae
3. Bucevski Nello
4. Burduloiu Radu
5. Cernescu Eugen
6. Clompe Hubert
7. Feier Alexandru
8. Gheorghevici Ion
9. Goșman Gheorghe
10. Hye Gyorgy
11. Matei Alexandru
12. Munteanu Florea
13. Pîrvulescu Gh.
14. Popian Dumitru
15. Schiel Erich
16. Scorțea Vasile
17. Stof Felix Gustav

P.V. nr. 11/30 noiembrie 1938

1. Corneșan Teodor
2. Todoreanu Petre

Sânpetru 1939

Director studii Eugen Cernescu

P.V. nr. 6/15 iulie 1939

1. Bănulescu Eugen
2. Predescu Ion

P.V. nr. 10/03 august 1939

1. Cotescu Dumitru

P.V. nr. 12/30 august 1939

1. Brănescu Gheorghe

P.V. nr. 15/03 septembrie 1939

1. Botea Ștefan
2. Ciuhulescu Iosif
3. Crăcăoanu Ioan
4. Crăciuneanu Petre
5. Crăiniceanu Petre
6. Iordăchescu Florin
7. Negulici Teodor
8. Zecu Alexandru

P.V. nr. 18/20 septembrie 1939

1. Balea Matei
2. Bogdan Cornel
3. Niculescu Stelian
4. Oleram Iosif
5. Stănescu Jules

P.V. nr. 21/01 noiembrie 1939

1. Cpt. av. Cicei Nae

Sânpetru 1940

Director curs Eugen Cernescu și Witold Kasprzik

P.V. nr. 48/25 noiembrie 1940

1. Bucur Aurel
2. Bucurescu Mircea
3. Cârstoiu Mircea
4. Curtu Petre
5. Henegar Vasile
6. Jiga Gheorghe

7. Novîțchi Vladimir

8. Popa Gheorghe

Sânpetru 1941

Director curs Eugen Cernescu și Witold Kasprzik

P.V. din 04 iulie 1941

1. Adăscăliței Mihai
2. Banciu Eugen
3. Ghicadia Teodor
4. Popescu Rodica
5. Ardeleanu Teodor

P.V. din 5 octombrie 1941

1. Bobocel Ion
2. Căndea Nicolae
3. Ionescu Cornel
4. Luca Miltiade

P.V. nr. 27/15 decembrie 1941

1. Cociustergiu Nicolae

Sânpetru 1942 martie

Director curs Eugen Cernescu și Witold Kasprzik

1. Babei Gheorghe
2. Cazan Pastia
3. Macri Costică
4. Macri Nicolae
5. Mihăilă Marcu
6. Neofit Ion
7. Wagner Marcel

Curs teoretic 1942 M. Golescu**București, practic****E. Cernescu Sânpetru**

1. Ciuhandu Viorel brev. 4 mai
2. Constantinescu I. brev. 4 mai
3. Petrovici Gheorghe brev. 4 mai
4. Tudor Alex. brev. 5 octombrie
5. Țepeș Emil brev. 9 noiembrie

Giulești-București**aprilie-iunie 1943**

Director curs M. Golescu și M. Cârstoiu

1. Burlacu Mihai
2. Coraicu Iuliu
3. Grozea Ion
4. Morariu Cornel
5. Stănescu Gh.

Giulești 1943

Director curs M. Golescu și M. Cârstoiu

(seria de studenți A.N.E.F.)

1. Bănățeanu Octav
2. Constantinescu Ion
3. Darie Petre
4. Dinicuț Cornel
5. Ganea Mihai
6. Georgescu Teodor

7. Ghibu Emil

8. Iliescu Traian

9. Ioanițescu Const.

10. Ionașcu Radu

11. Istrate Ilie

12. Ivănescu Victor

13. Marin Nicolae

14. Mihail Gheorghe

15. Mitra Gheorghe

16. Moina Ion

17. Murafa Nicolae

18. Oancea Eneas

19. Oltei Paul

20. Pușpurică Toma

21. Siclovian Ioan

22. Stanasilă Nicolae

23. Stanciu Aurel

24. Stănoiu Romeo

25. Ștefan Horia

26. Sturza Ion

27. Tătaru Mircea

28. Teodorescu Gh.

Clințeni sept. 1943 – aprilie 1944

Director curs: Val. Popescu, Eugen Cernescu (august-septembrie), M. Golescu, M. Cârstoiu (octombrie 1943-aprilie 1944)

Seria I instructor planor**P.V. nr. 3/28 martie 1944**

1. Aleonte Dumitru
2. Aniței Aristide
3. Atanasiu Constatin
4. Bălăiță Mihai
5. Cărligea Valeriu
6. Cojocaru Ioan
7. Covătaru Mircea
8. Cristian Mircea
9. Cucu Gheorghe
10. Culeniuc Nicolae
11. Gâlcă Gheorghe
12. Iliescu Emil
13. Iliescu Mihai
14. Iulius Laurențiu
15. Macarie Iuliu
16. Maistrovici Gh.
17. Murgu Gheorghe
18. Negoescu Coriolan
19. Păltineanu Tudor
20. Popovici Valeriu
21. Preda Gheorghe
22. Râșnoveanu Gh.
23. Roșca Pavel
24. Rusu Partenie

Seria a II-a instructori remorcheri de automotor P.V. nr. 4/28 martie 1944

Responsabil curs: Tiberiu Ardeleanu și Cornel Bogdan

1. Anghel Constantin
2. Botez Gheorghe
3. Dolcu Gheorghe
4. Ene Nicolae
5. Gârleanu Ion
6. Grasu Costică
7. Ignat Costică
8. Ionescu Matei
9. Lagara Nicolae
10. Lupaș Silviu
11. Mihălcescu Nicolae
12. Romanescu Mihai
13. Udrea Justinian
14. Vechiu Ion
15. Zvarghetev Gh.
16. Moraru Ilie

1947

Mocrea, format de M. Finescu

1. Tămășdan Petru

Mai 1948 Sânpetru

(reconfirmarea instructorilor maghiari din Ardealul de nord 1940-1944)

responsabili de curs: P. Crăiniceanu și E. Cernescu

1. Bartha Bella
2. Branitsch Wilhelm
3. Csomoș Attila
4. Gyurka Adalbert
5. Lutsch Stefan
6. Macsek Alex.
7. Sobester Alex.
8. Stift Adalbert

Sânpetru septembrie 1948 – aprilie 1949

Responsabili de curs: E. Cernescu și Petre Crăiniceanu

1. Cismaș Viorel
2. Coțofan Vasile
3. Demeter Zoltan
4. Drăgușin Gh.
5. Gionea Iuliu
6. Jozsa Alex.
7. Korabian Gh.
8. Manu Paul
9. Nagy Zoltan
10. Nemet Ștefan
11. Perju Nicolae
12. Popa Ovidiu
13. Tătaru Liviu
14. Terdic Sergiu Florian

Petroșani 1950 format de Mircea Cârstoiu

1. Vasiu Victor

Sânpetru 1950-1951

Director curs: Mircea Cârstoiu

1. Ambruș Adalbert
2. Ambruș Karol
3. Bezerghianu Gh.
4. Bochiș Vasile
5. Bodea Mircea
6. Comloșan Petru
7. Dubaș Ștefan
8. Duca Mircea
9. Durău Florian
10. Enăchescu Titi
11. Farago Eremia
12. Faur Remus
13. Gall Ioan
14. Gionea Olga
15. Ionescu Matei
16. Kuzmany Ștefan
17. Kociș Karol
18. Leș Gheorghe
19. Mărgineanu Mitrofan
20. Mihăilescu Gh.
21. Mișuțiu Stelian
22. Munteanu Iosif
23. Munteanu Vasile
24. Peti Iulian
25. Potop Grigore
26. Purda Karol
27. Săvulescu Mihai
28. Sirianu Nicolae
29. Șoflete Ion
30. Torday Alex.
31. Totoianu Augustin

Georgescu Gh. (dat examen în 1951 cu Eugen Cernescu)

Tg. Mureș 1951

examen cu P. Crăiniceanu și C. Atanasiu

1. Binteș Ilie – P.V. nr. 3/25 iulie 1951
2. Costin Eugen – format la Tg. Mureș

Iași 1952

examen cu Gh. Gâlcă și Gh. Petrovici

1. Chiorescu Gh. format Iași
2. Donciu Victor format Iași

Sânpetru 1951-1952

Director curs: Mircea Cârstoiu

1. Blaj Pompiliu
2. Coman Ion
3. Conțu Nicolae
4. Cotuna Moise

5. Dragon Ion
6. Dimovici Ion
7. Lucaniuc Leon
8. Minea Titus
9. Moldovan Gh.
10. Munteanu Cornel
11. Nistor Ioan
12. Olaru Ioan
13. Vlădescu Romeo
14. Vulpescu Teodor
15. Vasiu Victor (reconfirmat)
16. Zibula Reinhold
17. That Alexandru

Sânpetru 1952-1953

Director curs: Mircea Cârstoiu

1. Ballo Ladislau
2. Bran Petru
3. David Aurel
4. David Francisc
5. Motoască Aurel
6. Motoască Felicia
7. Pantea Damian
8. Parască Mihai
9. Rădoi Ioan
10. Sabău Aurel
11. Seidesi Tudor
12. Stătescu Ioan
13. Lorenczi Moise

Sânpetru 1953-1954

Director curs: Cucu Gh. și Tătaru I.

1. Bârsan Constantin
2. Bărdaș Zosim
3. Bujorean Petre
4. Ciobanu Ion
5. Furcuța Petru
6. Mantale Ionel
7. Mehes Nicolae
8. Opriș Constatin
9. Porumbu Ion
10. Sivilăsan Ion
11. Udvari Adalbert
12. Tardem Willy format la Dudești

Climcenii 1959

(M. Burlacu, Gh. Petrovici și I. Șoflete pregătesc și confirmă ca instructori pe următorii instructori motorști de profesie)

1. Chioreanu Eugen
2. Comănescu Camen Tudor
3. Dumitrescu Ion
4. Ioan V. Gheorghe
5. Petcu Vasile
6. Podgoreanu Alexandru
7. Strachinaru Zamfir

1967 Iași format de Gh. Gâlcă

1. Cernișov Paul

1968 Clinceni

Responsabil curs: Gh. Georgescu și Ion Șoflete

1. Cirezaru Eugen
2. Datculescu Petre
3. Savastre Gheorghe
4. Lutsch Ștef jr.

1969 C.I.P.A.-București

1. Bardoși Francisc
2. Neagoe Ion

1970 C.I.P.A.-București

1. Miron Alexandru
- P.V. nr. 403/31 decembrie

1973 Brașov

Responsabil curs: N. Conțu și R. Vlădescu

1. Balasz Vasile
2. Bărbuceanu Gheorghe
3. Șerban Nicu
4. Dumitrescu Victor
5. Stârcu Titel
6. Munteanu Ionel
7. Aftanasu Valeriu

1974 Examen C.I.P.A.

1. Nicolae Mihăiță
2. Pânzaru Claudiu

1975

București februarie-aprilie

Gh. Georgescu

Sânpetru aprilie-august

T. Enăchescu

1. Andrei Mihai
2. Banaru Doina Marcela
3. Bădoiu Ion
4. Benkö Eduard
5. Câmpcean Simion
6. Covic Florian
7. Csapo Zoltan
8. Ene Constantin
9. Gheorghiu Ion
10. Munteanu Dumitru
11. Pop Zaharia
12. Popovici Dumitru
13. Simion Marian
14. Strete Ioan
15. Togănel Ștefan

1976 Sânpetru

Responsabil curs: T. Enăchescu și R. Vlădescu

1. Matta Arpad
2. Meseșan Valer

3. Prodan Valeriu

4. Simon Romeo Simion

5. Tamaș Zoltan

6. Țucă Gh.

1977 Sânpetru

Responsabil curs: T. Enăchescu și Constantin Andrei

1. Boboc Petre
2. Fazekas Iuliu
3. Iftode Petru
4. Ionescu Dumitru John
5. Nastac Viorel
6. Pop Vasile
7. Trâmbițașu Constantin

1978 Suceava

Responsabil curs Gh. Georgescu

1. Georgescu Florentin
2. Gherghișan Dumitru
3. Udrescu Gheorghe

1980 – examen C.I.P.A.**București**

1. Oprea Eugen
2. Vartolomei Mircea
3. Chirilă Ștefan
4. Iana Aurel
5. Neaga Vasile
6. Pușcaș Ion

1981 – examen C.I.P.A.**București**

1. Duma Ioan
2. Filip Stelian
3. Coțovan Elena

1982 – C.I.P.A. București**examen**

1. Pentilescu Haralamb
2. Popescu Marius

1983 – C.I.P.A. București**examen**

1. Cormoș Suciu Petru

Suceava 1984

Responsabil curs – Marian Simion și Petru Boboc

1. Voicu Constantin Gabriel
2. Ștef Adel
3. Perța Viorel
4. Paisz Jozsef
5. Petho Andrei
6. Ispirescu Mihai

1987 Tg. Mureș

Responsabili de curs: Gh. Savastre și Ștefan Togănel

1. Florea Marius
2. Hodea Dorel
3. Mariș Emil

4. Marton Alexandru

5. Șindilaru Cornel

6. Stamate Gheorghită

7. Uță Gheorghe

8. Vancea Ion

1988 Tg. MureșResponsabil de curs: Ștefan Togănel
examen dat la C.I.P.A. București

1. Manicea Gheorghe
2. Popa Viorel
3. Vasui Grigore
4. Ciocan Gheorghe
5. Mariș Liviu

1989 Tg. Mureș

Responsabil curs: Gh. Georgescu și Ștefan Togănel

1. Bojan Alexandru
2. Căpușan Marian
3. Franguloiu Iulian
4. Goț Valentin
5. Lupaș Virgil
6. Obadă Neculai
7. Petrescu Constantin
8. Popescu Constantin
9. Porumbu Cătălin
10. Preda Neculae
11. Radinoiu Radu
12. Stăuceanu Florin
13. Jurcă Fernanda
14. Apetroaie Ion
15. Arbone Mihai
16. Bozeșan Romulus
17. Caraman Dragoș
18. Chirea Costică
19. Ghergheluță Laurențiu
20. Ifrim Constantin
21. Ionașcu Adrian
22. Oprea Mircea
23. Vlădescu Dorin
24. Andrei Mihai (reconfirmare)
25. Gheorghiu Dorina
26. Ionescu Conta Mugurel

1991 Sânpetru

Responsabil curs: D. Munteanu și Victor Dumitrescu

1. Bortos Augustin
2. Girică Cristian
3. Iorgov Cristian
4. Matei Ioan
5. Muntean Mircea Ovidiu
6. Nuță Viorica
7. Schintee Savu
8. Tînc Grațian
9. Trelea Sorin
10. Vasile Marian
11. Brumar Adrian
12. Matei Vasile

- 13. Mihai Adrian
- 14. Munteanu Mircea
- 15. Bîrsan Fredi

1992 București

examen C.I.P.A.

- 1. Chevereșan Marinell
- 2. Giurgiu Mariana
- 3. Ilie Aurelian (reconfirmare)
- 4. Vasile Ionel

1993 București

examen C.I.P.A.

- 1. Demian Radu Cosmin

1994 BucureștiResponsabil Gh. Georgescu și
Dumitru Popovici – București

- 1. Antonescu Mihai Horațiu
- 2. Enăchescu Florin
- 3. Ghib Mircea
- 4. Istrate Cristian
- 5. Ungureanu Traian

1996 – Iașiresponsabili de curs: Popovici D. și
Togănel Ștefan

- 1. Cucu Ion
- 2. Sofronie Loredana
- 3. Stan Lucian

- 4. Ocian Julien

- 5. Săsăran Mircea

1998 – București și Satu MareResponsabili curs: Ștefan Togănel,
D. Popovici, Simion Marian și
Ionescu Mugurel.

- 1. Cristea Radu – București
- 2. Streja Gh. – București
- 3. Hațegan Vasile – Arad
- 4. Iovu Adrian – Arad
- 5. Moldovan Sorin – Deva
- 6. Boroș Zoltan – Satu Mare
- 7. Chirea Costică – Satu Mare
- 8. Pop Florin – Tg. Mureș
- 9. Colesian Micloș – Cluj

*

* *

CAPITOLUL VI

ȘCOLILE DE PILOTAJ

Germeii viitoarelor școli oficializate pot fi considerate, grupurile organizate din perioada 1928-1934 care au construit planeare și chiar au zburat cu ele, timid, de multe ori fără o instruire competentă. Acestea pot fi socotite nucleeele viitoarelor școli patronate de aerocluburi și asociații particulare cu personal de specialitate și material de zbor.

Ca și în alte domenii de activitate a existat și o formă intermediară de tranziție, în care școala respectivă nu a fost patronată și finanțată de nimeni. Acest caz special s-a numit ing. Egon Walter Pastior din Sibiu, care cu un entuziasm, o putere de muncă și sacrificiu, care nu s-au mai repetat la aceeași scară, a realizat prima școală „personală” între 1930 și 1935.

Tot în perioada de început a anilor '30 la Lugoj, tineretul de etnie germană cu 17 entuziaști, își procură din Germania trei planeare Zögling cu care realizează peste 250 de lansări cu sandoul de pe pante din apropierea orașului, fără a avea un profesor calificat.

*

Școlile organizate au luat naștere din necesitatea unei instruiți bazată pe experiență acumulată în străinătate cu metode de instruire verificate și material de zbor mai ușor de procurat și executat în condiții de siguranță totală, bine verificate și executate tehnic.

Aceste școli au fost la început rodul asociațiilor organizate în acest scop (1932-1942) pentru ca mai târziu, într-o altă etapă, această activitate să fie controlată sau chiar preluată total de stat.

Această ultimă etapă a asigurat un control eficient asupra construcțiilor de planeare și calității instruirii piloților, iar prin sistemul de instruire în regim de internat, a realizat un control permanent și eficient asupra elevilor.

În prezentarea ce urmează se va insista mai mult asupra înființării și evoluției școlilor începutului 1935-1945, deoarece acestea reprezintă perioada mai grea de pionierat a instructorilor și personalului tehnic, brăzdată de căutări și realizări obținute prin abnegația și entuziasmul celor care au purtat făclia răspândirii planorismului la noi și care în acea perioadă s-au lovit de multe obstacole și multă neîncredere.

În perioada anilor 50 și după aceea, când statul dirija totul în funcție de interese, mai puțin cunoscute de toată lumea, înființarea unei școli de planorism devine ceva normal și ține aproape de rutină.

Sub acest aspect, cu detalii mai ample pentru perioada începutului, se va trata acest capitol și cer scuze anticipat celor care vor considera că nu am aprofundat suficient activitatea lor. Acest mod de abordare nu umbrește cu nimic dăruirea și devotamentul de care au dat și dau dovadă în continuare generațiile de instructori și tehnicieni care au urmat.

*

Acest capitol a fost intitulat generic „Școli de planorism” și numele lor s-au legat de localitățile unde au funcționat sau funcționează încă. Din anul 1967 denumirea de școală de pilotaj s-a transformat mai pompos în aeroclub, așa sunând mai modern și mai aviatic. De fapt ele au rămas tot școli pentru formare de piloți, și de antrenament pentru performanță. Noțiunea de aeroclub include atribuții și obligații pe care în forma preluată stereotip de la noi (și care se menține încă) fără o acoperire reală a sensului de aeroclub care nu se justifică încă total, acestea depinzând administrativ tot de o instituție centrală.

În acest capitol au fost introduse și activități mai trecătoare, de tabere sau simple puncte de zbor deservite de un personal redus.

În listele cu personalul instructor de la finele fiecărei prezentări a școlii respective au fost incluși cu titulatura generică de „instructori” toți cei care s-au perindat la școala respectivă, comandanții sau directorii, șefii de pilotaj, instructori șefi, instructori și instructori aspiranți.

De asemenea, în acest capitol vor fi nominalizați atât cât s-a putut, componenții personalului tehnic care au avut o mare pondere în realizarea sarcinilor școlilor și aerocluburilor; aceștia dând dovezi remarcabile de capacitate și dăruire profesională până la sacrificiu.

*

Nu se poate încheia această introducere, fără a se pomeni despre personalul administrativ al școlilor cu regim intern în special, care mai ales în perioadele de formare intensivă de piloți planoriști au dat dovadă de mult devotament și dăruire, lucrând multe ore peste program fără o retribuire specială. Administratorii au vegheat în permanență ca elevii să aibă condiții optime fizice și ca totul să se prezinte civilizat.

Acestor anonimi dăruitori le aducem un modest prinos de recunoștință bine meritat. Peste numele lor s-a așternut colbul uitării și regretul că memoria nu le-a păstrat identitatea acestor vrednice albine din gospodăria aviației.

În continuare urmează o cronică succintă a școlilor și aerocluburilor de planorism, în ordinea cronologică a înființării lor.

✓ SIBIU – Dealul Viilor și Poplaca

Nu se poate începe descrierea cronologică a sistemului organizat de învățământ fără a consemna prima școală neoficială, organizată la Sibiu de ing. Egon Pastior, care a format efectiv primii planoriști școliți la noi în țară între 1930 și 1935, cu planorul Zögling construit în 1928-1929 cu viitorii săi elevi. Pastior începe, împreună cu ing. Walter Engelman, să instruiască pe dealurile Viilor și de la Poplaca, de lângă Sibiu, la 10 km sud-vest de oraș spre Păltiniș, prin lansare cu sandoul.

Până în 1931, nucleul sibian sub îndrumarea lui E. Pastior construiește încă trei planoare, două de fază superioară concepție proprie și un Grunau Baby I cu care Pastior execută în 1933 primul remoraj la avion din țară și primele zboruri plutite în curenți dinamici de pantă, de peste cinci ore, la Dealul Viilor, la 6 km nord-est de Sibiu.

În 1935 se reușește să se obțină și cazare, într-o baracă de lângă Sadu, și asigurarea meselor zilnice pentru cei 8 studenți de la Timișoara, conduși de Erast Berentan, care fac și cursul de inițiere în construcții conduși tot de Pastior și reușesc să treacă probele pentru brevetul B.

Trebuie menționat că secția aviatică sibiană, se afiliază în 1933 la aeroclubul Albastru din București de la care primește mai mult „ajutor moral”.

În 1936 Egon Pastior, după o muncă plină de dăruire și sacrificii materiale, renunță la acest demn pionierat, se retrage discret și plin de amărăciune că nu a putut realiza mai mult. Sămânța aruncată de el, a rodit mult în viitor, chiar dacă a fost prea repede uitat și nerăsplătit pentru pilduitoarea lui activitate. După 1950, Sibiul va avea activități la Șura Mică în Săliște până în 1958.

✓ Asociația bucovineană de la CERNĂUȚI

În 1929 la Cernăuți, câțiva studenți entuziaști stârniți de regizorul teatrului Național, Nello Trifon Bucevski, încep construirea unui planor care este distrus la primele zboruri în 1930.

În luna iulie 1930 se reiau zborurile sub îndrumarea lui Bucevski cu un planor Zögling, achiziționat de la Codlea (construit de ing. Alfred Ledegang și Hubert Clompe).

La 27 iulie 1931, cu sprijinul comandantului Aeroportului, Nicolae Cicei, se deschide oficial școala care comandă la I.A.R.-Brașov un planor Zögling la prețul de 46000 lei, pe care îl primește la 17 iulie 1932.

În 1933 execută 327 starturi la sandou și remoraj de automobil cu Buik-ul donat de doctorii (elevi piloți) Octavian Bîrlă, Robert Meidler și Emanoil Flor.

În 1934 se comandă la I.A.R. Brașov, câte un planor Kasel-12 și Kasel-20.

Între 1933 și 1936 se execută în cadrul și cu sprijinul atelierelor C.F.R.-Cernăuți, șase planoare Zögling cu ajutorul maiștrilor Luca Vasile și Gheorghe Solomon.

La 28 august 1935 comisia oficială trimisă din București de direcția Aviației Civile, brevetează pe următorii piloți categoria B, instruiți de Nello Bucevski și ajutat de cpt. av. Nicolae Cicei.

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 1. Bucevski Nello | 6. Bîrlă Paulincu Oct. |
| 2. Cicei Nicolae | 7. Boldur Radu |
| 3. Bădăliță Felicia | 8. Cernescu Eugen |
| 4. Baltaș Nicolae | 9. Cristea Ion |
| 5. Barbu Constantin | 10. Cristescu Ion |

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 11. Cușmir Boris | 17. Poclitar Viorel |
| 12. Dulgheru Ioan | 18. Puw Radu |
| 13. Dumitru Radu | 19. Păscuț Spiridon |
| 14. Gaveriu Constantin | 20. Seraficeanu Ion |
| 15. Negriuc Ioan | 21. Strugariu Simion |
| 16. Poclitar Vladimir | |

Din aceștia se vor detașa în viitor Nello Bucevski, Nae Cicei și Eugen Cernescu, instructori planoriști din 1938, Radu Dumitru pilot de linie Lares și TARS, Radu Boldur pilot de turism și militar – comandant de aeroport.

Din 1935 Asociația Bucovineană de zbor este absorbită de A.R.P.A. care se va dovedi un ajutor benefic sub toate aspectele.

În 1936 se construiesc încă trei planoare Zögling cu sprijinul tehnic și material al Atelierelor C.F.R., unul dintre ele fiind prezentat de Nello Bucevski în capitală cu ocazia „Lunii Bucureștilor”.

Activitatea continuă până la cedarea Bucovinei de Nord în iunie 1940 și este reluată în 1941, după eliberarea acesteia, până în iarna lui 1943 când este evacuată la București-Chitila, din cauza apropierei frontului de Cernăuți. În această ultimă perioadă de zbor școala a fost condusă de cpt. av. Louis Caminschi, șef de pilotaj fiind ing. Alexandru Matei instructor din 1938 și instructorii Cornel Bogdan și Corneliu Ionescu.



Aerodrom - Cernăuți 1942

Să sperăm ca în viitor să se mai poată consemna activitatea românească de planorism la Cernăuți.

Lista personalului instructor care a deservit școala de la Cernăuți:

1. Nello Bucevski – 1932-1936
2. Nicolae Cicei – 1934-1940
3. Alexandru Zecu – 1939
4. Romeo Pușcașu – 1939-1940
5. Corneliu Ionescu – 1942-1943
6. Gh. Babei – 1942-1943
7. Cornel Bogdan – 1943

Tehnicienii:

- Luca Vasile – 1933-1936
- Gh. Solomon – 1933-1936

✓ G. Popoiu și activitatea sa în parcul Velodrom-București

La sfârșitul anului 1933 George Popoiu, entuziast propagandist al aviației și constructor se ambiționează să înjghebeze la București o școală de planorism. Cu sprijinul

asociației sale „Cultul Aeronautic” începe cu mijloace modeste înființarea unei activități în parcul Velodrom, astăzi complexul sportiv Dinamo.

Cele trei planoare tip GP-1 de faza I, construcție originală a organizatorului au fost executate într-o fabrică de mobilă de pe șos. Pantelimon, sub îndrumarea directă a lui Popoiu, consilier tehnic pentru problemele de zbor fiind proaspătul instructor brevetat în Germania, Valentin Popescu.

Se lucra la sandou, sporadic și cu instruire lipsită de competența experienței. Treaba a mers schiopătând până în 1938 când cei 10 elevi instruiți necorespunzător aici, sunt transferați la școala de la Dudești-Cioplea, unde Valentin Popescu reușește să le acorde brevetul A și apoi B.

Această încercare meritorie ca entuziasm și tenacitate a lui George Popoiu merită a fi menționată în această cronologie chiar dacă rezultatele au fost mai mult decât modeste.

✓ Școala de pe aerodromul I.A.R.-BRAȘOV

La 15 mai 1935 din inițiativa și cu sprijinul Aeroclubului Brașov, în special a comandurului Andrei Popovici și ing. Vladimir Timoșenco din conducerea uzinei I.A.R.-Brașov, precum și a cercului Aerotehnic-București condus de prof. universitar Dionisie Germani, ia ființă pe aerodromul fabricii I.A.R. o secție de planorism având ca instructor coordonator pe Valentin Popescu, calificat în Germania în 1933 și ing. Hubert Clompe de la I.A.R. cu o bogată activitate de constructor de planoare și pilotare a acestora, fiind brevetat oficial A și B în 1932 în Germania la Wasserkuppe.

Dotarea școlii era impresionantă pentru acea vreme, astfel existau trei planoare de fază I Zögling și două Grunau-9; un planor fază a II-a Grunau Baby IA construit la SET București; un planor de școală și antrenament fază a II-a Goppingen-2; un automobil FIAT-520 pentru lansarea planoarelor dăruit de prof. Germani; un sandou din Germania și trei avioane remorhere (un Morane și două Caudron-59).

Pe parcurs ing. Clompe, maestrul Ilie Truță și Kiss Ernő au realizat și un automotor improvizat pe un șasiu de autocamion care ulterior va lucra și la Sânpetru din septembrie 1937.



IAR - grup formare

Din păcate din cauza disensiunilor cu conducerea aeroclubului Brașov, la 15 august Valentin Popescu părăsește activitatea, care continuă sub îndrumarea ing. H. Clompe,

acesta brevetând în curând categoria A primii 12 elevi. Elevii erau cazați în dormitoare uzinei I.A.R. și primeau mesele zilnice de la cantina uzinei. În anul 1936 H. Clompe reușește să breveteze și categoria B pe următorii:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Balea Matei | 7. Munteanu Florea |
| 2. Blebea Nicolae | 8. Oancea Gheorghe |
| 3. Burduloiu Radu | 9. Scorțea Vasile |
| 4. Goșman Gheorghe | 10. Secasiu Liviu |
| 5. Kesler Constantin | 11. Țiganco Vladimir |
| 6. Matei Alexandru | 12. Trîmbițaș Ion |

În anul 1937 acest nucleu ajunge cu instrucția până aproape de brevetare pe planor de fază a II-a și odată cu înființarea școlii de la Sânpetru în august al aceluiași an, activitatea de pe I.A.R. se mută pe Sânpetru cu toată zestrea din dotare, iar cei 12 sunt brevetați cu categoria C plutit la panta Lempeșului.

Din aceștia, șase vor devenii în 1938 valoroși instructori de zbor: Balea Matei, Blebea Nicolae, Burduloiu Radu, Goșman Gheorghe, Matei Alexandru și Scorțea Vasile.

✓ CÂMPINA

La 20 august 1936 pe dealul Muscelului în nord-estul Câmpinei, asociația ARPA deschide oficial școala de planorism care din 1942 va avea o dotare de excepție, hangar, sală de cursuri, atelier de construcții, dormitoare, bazin de înot, etc., fiind până la desființarea din 1959 o școală model ca dotare. Terenul de zbor era pretențios prin dimensiunile sale reduse și obstacolele din împrejurimi, motiv pentru care s-a și renunțat la acesta în timp.



Școala din Câmpina

Primul instructor a fost Nello Bucevski venit de la Cernăuți cu două planoare Zögling și un sandou.

În același an la 26 noiembrie, comisia de brevetare alcătuită din cpt. av. Alexandru Luchian, instructor planor format în 1934 în Polonia, delegat al Ministerului Apărării Naționale și Lelii Popescu delegat al Direcției Aviației Civile, confirmă pregătirea elevilor prezentați la examen, brevetând categoria A șase candidați:

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| 1. Apostolescu Vasile | 4. Rădulescu Olga |
| 2. Bilic Veselod | 5. Stoienovici Alexandru |
| 3. Langa Alexandru | 6. Walter Alfred |

Alți 12 candidați au obținut brevetele A+B:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. Aldea Mihai | 4. Corneșanu Teodor |
| 2. Bengescu Alex. | 5. Cucu Coca |
| 3. Candea Nicolae | 6. Dudu Ioan |

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| 7. Ionescu Stere | 10. Langa Florian |
| 8. Ionescu Nicolae | 11. Nicolescu Nicolae |
| 9. Kirill Mitzi | 12. Săndulescu Vasile |

Din aceștia trei vor deveni instructori planoriști: Bilic Veselod, Candea Nicolae, Teodor Corneșanu.

Se execută în acest prim an peste 2500 starturi la sandou pentru instruirea celor brevetați.

Din 1937 activitatea se mărește, dotarea de asemenea, se ajunge la 10 planoare (4 Zögling, 4 Grunau-9 și câte un Kasel 12 și 20 de faza a II-a, din care 6 de faza I, realizate în atelierele școlii sub îndrumarea directă a lui Nello Bucevschi, devenit expert în construcții încă de la Cernăuți. Sunt brevetați 42 de elevi la categoria A și 26 categoria B.

Din 1938 școala se dotează cu automosor de construcție proprie și se va instrui în continuare mixt sandou pentru categoria A și la automosor pentru categoria B, pentru ca în 1943 să se instruiască și categoria C. Școala a fost în administrarea ARPA până în 1948 când a fost luată de stat și a continuat instruirea complexă, chiar în remoraj de avion în 1948. Necesitățile de siguranță a zborului au condus în 1959 la mutarea totală a activității pe aerodromul Strejnic-Ploiești, iar falnicele dotări ale școlii s-au degradat continuu devenind de neutilizat.

În cei 23 de ani cât a funcționat, din 1936 până în 1959, această școală modestă ca posibilități a format zeci de serii de piloți bine pregătiți, pe un teren pretențios și a dat valoroși viitori piloți, sportivi, instructori de aviație utilitară, transport public și vârfuri în aviația militară. Aceștia au fost formați cu multă competență de următorii instructori:

1. Nello Bucevschi - 1936-38, 1940-41
2. Erich Schil - 1936-38
3. Cotescu Dumitru - 1939-40
4. Bilac Weselod - 1939-40
5. Pompiliu Emil - 1939
6. Popa Gheorghe - 1941 și 1949-50
7. Bucur Aurel - 1941-47, 1950-59
8. Novîtchi Vladimir - 1942
9. Candea Nicolae - 1942
10. Alexandru Tudor - 1943-1947
11. Cociustergiu Nic. - 1943, 1944-45
12. Anitei Aristide - 1943-1945
13. Georgescu Theodor - 1943-45
14. Tătaru Mircea - 1943-1945
15. Păltineanu Th. - 1944-1949
16. Botea Ștefan - 1945-1947
17. Popovici Valeriu - 1946
18. Petrovici Gheorghe - 1947-1948
19. Goșman Constantin - 1947-1948
20. Crăcioanu Ion - 1947-1948
21. Bobocel Ion - 1948
22. Griva Mircea - 1948
23. Maistrovici Gheorghe - 1948
24. Crăciuneanu Petre - 1949
25. Perju Nicolae - 1949-1956
26. Brănescu Gheorghe - 1950-1953
27. Leș Gheorghe - 1951
28. Peti Iulian - 1951-1959
29. That Alexandru - 1952-55 și 1957
30. Becheru Gheorghe - 1953

31. Oprică Gheorghe - 1953
32. Sabău Aurel - 1953
33. Nicoară Ion - 1954
34. Muntean Cornel - 1954-1955
35. Demeter Zoltan - 1956-1957
36. Ballo Ladislau - 1956-1957

Tehnicienii:

1. Niculae Ivanescu - 1941-1958
2. Stoica Mandroi - 1941-1945
3. Nicolae Năstase - 1948
4. Nicolae Ardeleanu - 1955-1958
5. Constantin Anca - 1953-1958

✓ LIVEZENI - PETROȘANI

Școala de la Livezeni este în special rodul străduințelor ing. Felix Gustav Stof, venit în 1936 la Societatea Minieră din Petroșani și a înțelegerii și sprijinului acordat de ing. Ștefan Georgescu Gorjan, inginer șef al atelierelor Societății Miniere. Până în vara anului 1937, când școala înjghebată cu mult elan și dăruire va începe să funcționeze oficial, să parcurgem desfășurarea acestei activități până în momentul deschiderii festive.

Ing. Felix Stof venit de la Făgăraș unde mai construise cu un grup de entuziaști un planor, între 1929 și 1934, începe aici, cu sprijinul mai sus menționat, să construiască un planor tip Hol's der Teufel, cu cabina carenată (ajutat de un bun aeromodelist și tâmplar Gh. Ghenciulescu), pe care ing. Stof (brevetat pilot de categoriile A, B și C în Germania în 1933) îl zboară lansat cu sandoul de pe vârful Chicioara, cota 925 m, la data de 6 decembrie 1936.



Gustav Stof cu planor "Mândra"

Acest succes consfințește lupta lui Stof de răspândire a planorismului și, în 1937 în cadrul aeroclubului local proaspăt înființat, mai construiește trei planoare de faza I tip Grunau-9, precum și un hangar la Livezeni în marginea Petroșanilor, toate acestea cu sprijinul neprecupețit al ing. șef Ștefan Georgescu Gorjan.

La 20 iulie 1937 se inaugurează festiv școala de la Livezeni, conducerea școlii a fost încredințată cpt. Gh. Părvulescu până în 1939. Școala dispune de hangar, atelier

de reparații, stație meteorologică, sală de cursuri și în timp de dormitoare și cantină.

Activitatea entuziastă de constructor și instructor a ing. Felix Stof durează până la 15 august 1938, când este mutat cu serviciul în centrala Societății Miniere din București. Este înlocuit cu ing. Gh. Hye proaspăt brevetat instructor la Sânpetru.

Trebuie menționate câteva zboruri deosebite făcute prin lansare de pe înălțimile Parângului, la cote de peste 2000 m, unde planoarele demontate, erau cărate cu spinarea pe potecile munților, apoi montate și lansate în zbor. Cu această ocazie ing. F. Stof a realizat și câteva zboruri plutite la mare înălțime.

Apoi activitatea a continuat dusă mai departe cu entuziasm de urmașii acestui pionier înflăcărat al planorismului de la noi, care în 1995, la vârsta de 90 de ani, a fost sărbătorit la Petroșani pentru activitatea sa din tinerețe (a venit special din Austria unde locuiește din 1945).

Colectivul întărit al acestei școli a experimentat pentru prima dată cu succes panta de la Calan județul Hunedoara, în vara anului 1940.

Din 1943 s-a făcut instruire completă A, B și C.



Varga, Cârstoiu și Wolf - 1943

Activitatea pe acest „teren greu” situat în văgăuna munților a durat până în 1956 când a fost desființată, atât din cauza dificultăților terenului, cât mai ales din cauza extinderii orașului Petroșani. Astăzi cartierul de locuințe construit pe acest teren, poartă denumirea de „cartierul Aeroport”.

Școala a funcționat 20 de ani, cu frumoase rezultate în formarea elevilor, dar a fost văduvită de performanță din cauza amplasamentului.

În decursul timpului aici s-au perindat valoroși instructori și șefi de pilotaj care au făcut față acestui teren pretențios.

1. ing. Gustav Stof – 1937-1938
2. Pîrvulescu Gheorghe – 1937-1939
3. ing. Hye Gyorgy – 1938-1939
4. Bănulescu Eugen – 1939-1942
5. Predescu Ion – 1939-1942
6. Țepeș Emil – 1940-1943
7. Cotescu Dumitru – 1941-1948
8. Luca Miltiade – 1941
9. Cernescu Eugen – 1942

10. Kasprzik Witold – 1942
11. Morariu Cornel – 1942-44, 47-48, 50-54
12. Cârstoiu Mircea – 1943, 47, 50 și 54
13. Moina Ion – 1943-1944 (ANEF)
14. Darie Petre – 1943 (ANEF)
15. Oancea Eneas – 1943 (ANEF)
16. Stănoiu Romeo – 1943 (ANEF)
17. Istrate Ilie – 1944 (ANEF)
18. Crăcăoanu Ion – 1944, 1949
19. Bălăiță Mihai – 1944
20. Negoescu Coriolan – 1944
21. Lupaș Silviu – 1944
22. Culeniuc Nicolae – 1948
23. Gyurka Adalbert – 1948
24. Wolf Francisc – 1948-1953
25. Tătaru Liviu – 1949
26. Griva Mircea – 1949
27. Ardeleanu Tibi – 1950
28. Botez Gheorghe – 1950-51, 1952-56
29. Torday Alexandru – 1951 și 1956
30. Totoianu Augustin – 1951
31. ing. Vasile Victor – 1952-1953
32. Lozinschi Moise – 1953
33. Vulpescu Teodor – 1953
34. David Aurel – 1954-1955
35. Durău Florian – 1955-1956

Tehnicienii:

1. Ghenciulescu Gheorghe – 1936-1937
2. Wolf Francisc – 1938-1953
3. Mayer Ștefan – 1940-1945
4. Teodorescu Constantin – 1950 și 1953-1955
5. Varga Iosif – 1940-1954

Comandanți militari:

1. cpt. Gh. Pîrvulescu – 1938-1939
2. ofițer echipaj Sava Ion – 1942
3. lt. av. Popescu Scipione – 1943
4. slt. av. rezervă Crăcăoanu Ion – 1944

✓ Școala și centrul național de la SÂNPETRU

Dealurile Lempeșului ochite din 1925 de ing. Radu Onciul și apoi de ing. Dimitrie Barbieri în 1934, vor deveni în anul 1937 „Școala de la Sânpetru” care va forma primele serii de instructori și elevi instruiți ca la carte și o școală mamă model, care fără eforturi speciale va deveni pentru multe decenii, neoficial centrul național de planorism prin calitatea prestațiilor și a personalului.

Astfel la 25 august 1937 se deschide oficial cu ajutorul Aeroclubului Brașov și datorită perseverenței ing. av. Vladimir Timoșenco și comandorului Andrei Popovici (ing. V. Timoșenco – directorul școlii între 1937-1941).

Școala dotată cu un hangar spațios pentru cel puțin zece planoare montate, având în continuare un generos atelier de reparații și construcții. Acestea erau plasate la cota 45 al dealului cu intenția de a îmbunătăți în acel loc și calitățile pantei de vest.

S-au construit drumuri de acces până în acest punct, în general cu muncă personală a elevilor și cadeților instructori.

La început cazarea era gratuită și masa contra cost, apoi datorită condițiilor și conjuncturilor totul a fost gratuit.

Materialul de zbor (o parte moștenit de la activitatea

de pe I.A.R.-Brașov) era compus din: 5 planoare Grunau-9 (două cu carenă „ou”) și 2 Zögling-35 de fază I; 1 Baby SET și unul Baby-IIA; plus un Goppingen-1 „Wolf” de fază a II-a; un biloc Goppingen-2 („vaca”) și un planor de fază a III-a de performanță Röhn-Bussard, sandouri, și un automosor construit de Clompe.



Sânpetru - hangarul de la cota 45 în 1938

Pentru instruirea instructorilor, este adus din Germania instructorul Erst Philipp, la cererea Federației Române de Aviație, secondat de instructorul cu cea mai mare experiență din țară ing. Hubert Clompe.

Astfel sunt brevetati în anul următor primii 19 instructori formați în țară care vor constitui nucleul de bază al dezvoltării viitoare a planorismului de la noi.

Seriile de formare instructori de la Sânpetru, vor continua anual cu regularitate până în 1943 și apoi din 1948 până în 1954. După acest an, formarea de instructori la Sânpetru se va face cu intermitență, dar cu aceeași competență. În 1937-1991 s-au format 16 serii cu un total de 211 instructori. Responsabili de cursuri: E. Cernescu, V. Novitchi, W. Kasprzik, M. Cârstoiu, Gh. Cucu, R. Vlădescu, T. Enăchescu, Const. Andrei, Dumitru Munteanu și Victor Dumitrescu.

Numărul de elevi formați va crește continuu până în 1954. Aici din 1937 se vor realiza primele brevete C în zbor plutit din țară.

Primii instructori ai școlii se vor numi Eugen Cernescu, Nicolae Blebea și Vasile Scorțea, care vor fi venerați de multe serii de elevi și instructori și vor deveni nume de legendă.

Bilanțul anului 1938 indică un număr de 4080 starturi din care 2391 la sandou, 1605 la automosor și 84 la remorcaj de avion.

În timp aici se vor realiza performanțe și recorduri de excepție la durată, înălțime și distanță (între 1937-1990 s-au realizat 27 recorduri).

Școala va cunoaște două etape bine diferențiate 1937-1957 de instruire masivă în simplă comandă, când marșurile aviatice cântate de elevi către și de la locul de zbor, răsunau pe pantele Lempeșului și în comuna Sânpetru, dând nu numai melodii dar și culoare deosebită acestor locuri. Apoi, încet, această atmosferă, cândva trepidantă s-a stins, sistemul de instruire cu internat a fost părăsit și de atunci niciodată numărul elevilor nu a mai fost atât de mare, precum și entuziasmul.

Între anii 1952-1954 la insistențele lui Vasile Scorțea președintele CCAS, la poalele pantei de la cota 180 m se construiește un local nou pentru școala care era tolerată în sat în condiții de improvizatie. Acest local construit la

marginea pădurii (plină de căprioare) era prevăzut cu tot ce își poate dori o școală modernă de pilotaj de la piscină la sală de festivități cu cameră de dormit de maxim patru persoane, săli de cursuri, cabinet medical, centrală termică proprie, etc.



Sânpetru - planoare și localul nou în 1955

Din păcate acest superb local de școală nu a funcționat decât doi ani prin restrângerea activității și renunțarea totală la sistemul de internat, a fost cedat Ministerului Sănătății care s-a bucurat să-l preia transformându-l în preventoriu TBC. Așteptăm acum să-l retransformăm în casă de odihnă și azil pentru bătrânii părăsiți și singuri din întreaga aviație.

Cea de-a doua etapă de după 1960 a devenit mai sobră cu elevi mai puțini uneori grăbiți să se întoarcă acasă și cu instruire mai comodă și „boierească” în remorcaj de avion, fără a mai osteni la urcatul pantei cu planorul pe cărucior după fiecare lansare la sandou, sau de căratul cablului de la automosor, cu spinarea.

Între 1958-1960 Sânpetru rămâne pustiu, activitatea de zbor fiind mutată pe Ghimbav, dintr-o optică cel puțin curioasă.

Între 1939 și 1949 se fac multe zboruri de durată și tentative de record, apoi se trece la valoroase zboruri de distanță și de înălțime, beneficiindu-se de generozitatea curenților ascendenți ondulatorii, care cândva la începuturi erau exploatați direct din zborul dinamic de pantă prin lansare la sandou.



Aerodrom Islaz cu hangare și anexe în 1980

La Sânpetru s-au ținut primele cursuri de unificare a metodelor de instruire între 1941-1949 și prin rotație, cursuri de antrenament al instructorilor, precum și primul concurs de planorism din România în 1940.

Aici în iunie 1983 s-au reîntâlnit cu pioșenie, emoție și cu multe diamante în colțul ochilor, foștii colegi instructori

de zbor planoriști, motorști și parașutiști, din care unii nu se văzuseră de patru decenii. Aceste reuniuni au devenit anuale și pe parcurs l-i s-a alăturat în afara vechilor piloți de performanță și o parte din reprezentanții multor generații de piloți formați pe tot întinsul țării, vreme de șase decenii.

Din inițiativa veteranilor planoriști și în special datorită tenacității și implicării lui Vladimir Novîchi, în septembrie 1989, la a șaptea aniversare a acestei reuniuni anuale, devenită tradițională, a fost inaugurat aici, monumentul planoriștilor din România, pe care sunt trecute performanțele cele mai valoroase realizate la Sânpetru.



Biserica Cetate din Sânpetru

În această citadelă a planorismului românesc s-au format și au strălucit maeștri tâmplari de aviație cu prestații de excepție din care vom cita numai două nume de aur: Ilie Truță și Nicolae Năstase. Aici acești adevărați maeștri printre maiștri au construit 28 de planoare de antrenament foarte apreciate de tip Salamandra și două de performanță și acrobație.

Despre Sânpetru se poate, și merită, să se scrie mai mult și multe. Pe aici au trecut aproape toți instructorii planoriști din țară, fie ca elevi la formare, sau elevi instructori, sau ca practicieni ai profesiei de instructor.

Sânpetru a fost și a rămas un „mit” pentru toți planoriștii din România și va rămâne pentru toți o măreață catedrală a zborului pur.

La adunarea veteranilor planoriști din septembrie 1990 am propus ca acest sanctuar al planorismului românesc, să poarte numele lui Eugen Cernescu.

Instructorii:

1. Ernst Philipp – 1937-1938
2. Hubert Clompe – 1937-1939
3. Bucevski Nello – 1938
4. Blebea Nicolae – 1938-1952
5. Cernescu Eugen – 1938-1942 și 1946-1948
6. Matei Alexandru – 1938
7. Scorțea Vasile – 1938-1942
8. Goșman Gheorghe – 1938
9. Bogdan Cornel – 1939

10. Balea Matei – 1939-1941
11. Hye Gyorghy – 1940
12. Novîchi Vladimir – 1940-41, 44 și 45-48
13. Honegar Vasile – 1940
14. Kasprzik Witold – 1940-1945
15. Cotescu Dumitru – 1940
16. Cârstoiu Mircea – 1941 și 1951-1953
17. Ionescu Cornel – 1941
18. Petrovici Gheorghe – 1942-1943
19. Cociustergiu Nicolae – 1943
20. Coraciu Iuliu – 1943
21. Dinicuț Cornel – 1943-1944
22. Istrate Ilie – 1943
23. Mihail Puiu – 1943
24. Siclovan Ion – 1943
25. Brănescu Gheorghe – 1944 și 1949
26. Crăciuneanu Petre – 1944
27. Groza Ion – 1944 și 1948-1953
28. Luca Miltiade – 1944
29. Ignat Constantin – 1944
30. Grasu Costică – 1944
31. Păltineanu Teodor – 1945-1946 și 1950
32. Rășnoveanu Gheorghe – 1946-1948
33. Banciu Eugen – 1947-1948
34. Cucu Gheorghe – 1948 și 1954-1958
35. Popa Gheorghe – 1949
36. Crăiniceanu Petre – 1949
37. Atanasiu Constantin – 1949
38. Cismaș Viorel – 1949 și 1953
39. Popa Ovidiu – 1949-1951
40. Adăscăliței Mihai – 1950
41. Ardeleanu Tiberiu – 1950-1951
42. Maistrovici Gh. – 1950
43. Sobester Alexandru – 1950
44. Kocis Karol – 1950-1951 și 1961
45. Jozsa Alexandru – 1951-1952 și 1957
46. Jiga Gheorghe – 1951
47. Săvulescu Mihai – 1951
48. Popescu Rodica – 1951-1953
49. Durău Florian – 1951-1952
50. Enăchescu Titi – 1951-54, 63-72 și 75-77
51. Gionea Olga – 1951-1958
52. Sirianu Nicolae – 1951-1955
53. Munteanu Cornel – 1952-1953
54. Potop Grigore – 1952-1955
55. Săvulescu Mihai – 1952
56. Costin Eugen – 1953
57. Ciobanu Ion – 1953-1954
58. Cociovski Mihai – 1953-1954
59. Furcuță Petru – 1953-1954
60. Gerogescu Gheorghe – 1953-1957 și 1960
61. Minea Titus – 1953-1958 și 1959 Ghimbav
62. Tătaru Liviu – 1954-1956
63. Gionea Iuliu – 1954-1958 și 1960 Ghimbav
64. Dubaș Ștefan – 1954-1956
65. Sabău Aurel – 1954
66. Cotuna Moise – 1955
67. Vlădescu Romeo – 1956-1974
68. Manu Paul – 1957-1958
69. Leș Gheorghe – 1961-1963

70. Andrei Constantin – 1969-1978
71. Conțu Nicolae – 1970-1974
72. Porumbu Ion – 1973-1976
73. Munteanu Ionel – 1974-1990
74. Dumitrescu Victor – 1974-1999
75. Munteanu Dumitru – 1975-1999
76. Ene Constantin – 1976-1980
77. Matta Arpad – 1976-1977
78. Țucă Gheorghe – 1978-1990
79. Coțovan Elena – 1980-1994
80. Popescu Marius – 1981-1990
81. Vancea Ion – 1988-2000
82. Enăchescu Florin – 1994-1999
83. Filip Stelian – 1990 – 2000
- 84.ing. Cucu Ion – 1999 – 2000

Au instruit la Ghimbav: 1958-1960

Cucu Gheorghe 1958

Vlădescu Romeo 1958-1960

Manu Paul 1958

Demeter Zoltan 1958

Gionea Olga 1958-1960

Gionea Iuliu 1958-1960

Minea Titus 1958-1959

Georgescu Gheorghe 1960

Tehnicienii:

1. Balea Matei 1937-1940
2. Truță Ilie 1937-1943
3. Leuca Gheorghe 1939-1955
4. Vlădăreanu Ion 1940-1948
5. Tomescu Constantin 1942-1956
6. Năstase Nicolae 1943-1956
7. Ardeleanu Nicolae 1948-1952
8. Liehn Emil 1949-1958
9. Hirscher Otto 1949-1951
10. Daneasa Ion 1956-1960
11. Borza Constantin 1957
12. Ticusan Ion 1960
13. Kocis Karol 1968-1972
14. Rosch Erwin 1973-1985
15. Tudor Gheorghe 1957-1998
16. Călin Florea 1978-1998
17. Poghirc Constantin 1978-1998
18. Irimia Ion 1978-1998
19. Apostol Traian 1981-1998
20. Fartușnic Vasile 1981-1998
21. Preda Gheorghe 1981-1998
22. Moraru Constantin 1981-1998
23. Caraiman Maricel 1983-1998
24. Voicu Ionel 1983-1998

Directorii și comandanți 1937-2000

1. ing. Vladimir Timošenco 1937-1941
2. cpt. Gheorghe Pârvulescu 1942
3. lt. av. Ion Băjenaru 1943
4. lt. av. Grigore Irimescu 1944
5. Niculae Badea 1945-1948 și 1950-1952
6. Gheorghe Popa 1949 (august)
7. Gheorghe Rânja din august 1949
8. Eugen Costin 1953
9. Gavrilă Mihalcea 1952 (oct.-nov.)
10. Gheorghe Cucu 1954-1958

11. Pastia Cazan 1959-1960 (Ghimbav)
12. ing. Romeo Vlădescu 1961-1969
13. ing. Niculae Conțu 1970-1974
14. Titi Enăchescu 1975-1977
15. Ionel Munteanu 1978
16. Ion Berenghi 1979
17. Ion Galea 1980-82 și 1984-91
18. Florentin Georgescu 1983
19. Ion Vancea 1991-2000

✓ **DEZMIR-CLUJ**

Nucleul de entuziaști din 1935-1938, în frunte cu ing. Gheorghe Hye și Bela Bartha, care au construit cu forțe proprii un planor Hol's der Teufel și pe care l-au zburat cu nerăbdare în toiu iernii la 28 ianuarie 1938, au fost promotorii activității care va duce faima zburătorilor planoriștilor Clujeni, întâi la Someșeni și apoi la Dezmir.

În toamna anului 1938 începe o activitate organizată la Someșeni de către ing. Ion Salariu, Teodor Corneșanu și Gyorghy Hye, cărora din 1940 li se va alătura și Nicolae Candea, până la cedarea Transilvaniei de nord. În această perioadă sprijinul material a fost asigurat de Asociația Aviatică C.F.R.

Din 1945 după eliberare, Nicolae Candea și Ilie Moraru care ajutaseră la evacuarea materialului de zbor duc o muncă susținută de repunere în funcție a școlii de la Dezmir, tot cu ajutorul Asociației Aviatică C.F.R., având comandant pe marele prieten al planoriștilor Ion Romanițeanu. Cazarea și masa se făceau într-o garnitură de patru vagoane de marfă trase pe o linie moartă de lângă gara Apahida. Această situație a durat până în 1948 când la poalele dealului de la Dezmir, cu sprijinul local s-au realizat dormitoare și cantina, precum și un hangar de lemn care supraviețuiește și astăzi după o jumătate de secol.

Până în 1940 s-au brevetat piloți categoria A și B, iar din 1947 și categoria C plutit, panta de la Dezmir fiind principalul și unicul concurent al Sânpetruului, unde din 1939, Teodor Corneșanu a zburat peste două ore cu un planor de faza I Zögling, ispravă repetată de N. Candea în 1946 cu un Schulgleiter.

În 1950 și 1951 au loc două tentative de record de durată pentru planor biloc, soldat prima oară cu un record de peste 11 ore pentru ca în anul următor acesta să fie împins până la 17 ore.

După 1949 începe și seria performanțelor de distanță, când se efectuează curent zboruri peste Apusenii până în Ungaria.



Dezmir - vedere generală

Cuibul de vulturi de la Dezmir va da mulți valoroși piloți de performanță de-a lungul timpului și va avea continuu o activitate plină de rezultate remarcabile. De aici la 18 iunie 1952 Gh. Cucu a realizat prima distanță liberă de 318 km până la Buzău, traversând și Carpații. De asemenea, la Dezmir s-au realizat cinci recorduri naționale.

Instructori:

1. Corneșanu Teodor 1938-1940, 1947
2. Hye Gyorghy 1938-1939, 1948
3. Candea Nicolae 1939-1940, 1945-1947
4. Culeniuc Nicolae 1947
5. Bucur Aurel 1948-1951
6. Macsek Alexandru 1948-1951
7. Gyurka Bela 1949, 1953-1958
8. Csomos Attila 1949, 1950
9. Maistrovici Gh. 1949
10. Manu Paul 1949, 1956
11. Korabian Gh. 1950-51, 1953, 1956-57
12. Tătaru Liviu 1950, 1952-1953, 1958-1960
13. Finescu Mircea 1950-1951
14. Mișuțiu Stelian 1951-1952
15. Ambruș Karol 1951-1952
16. Gionea Olga 1951
17. Cucu Gheorghe 1952-1954
18. Pantea Damian 1953-1961
19. Bartha Bela 1954-1970
20. Conțu Nicolae 1957-1969
21. Ambruș Adalbert 1957-1966
22. Cernișov Paul 1967-1969
23. Dragon Ion 1969-1984
24. Demeter Zolt 1970
25. Miron Alex. 1970-1975, 1979-1997
26. Lutsch Ștefan jr. 1972-1977
27. Balasz Vasile 1976-1998
28. Meseșan Valeriu 1976-2000
29. Fazekas Iuliu 1978-1983
30. Pușcaș Ion 1980-1998
31. Duma Ion 1982-1998
32. Preda Neculae 1993-1995
33. Căpușan Marin 1994-2000
34. Rusu Mihai 1994-2000

Tehnicienii:

1. Ghenciulescu Gheorghe 1946-1947
2. Moraru Ilie 1946-1948 și 1956-1960
3. Săndulescu Eracle 1948-1958
4. Oșianu Gheorghe 1950-1951
5. Salcovschi Ludovic 1953-1961
6. Hodejeu Ion 1957-1963
7. Brănișteanu Mircea 1960-1970
8. Ursan Mircea 1978-1996
9. Popa Petru 1979-1996
10. Vurszta Ianoș 1979-1996
11. Tarta Marcel 1980-1996
12. Cotoi Marin 1983-1996

✓ DUDEȘTI-CIOPLEA-BUCUREȘTI

Prima școală de planorism a Bucureștilor, se deschide în septembrie 1938 la Dudești-Cioplea, în sud-estul orașului, patronată de ARPA. Aici la capătul aerodromului exista o denivelare a terenului care permitea instrucția la sandou pentru categoria A. Șeful școlii este Valentin Popescu, ajutat

de Gheorghe Brănescu. Din 1939 se lucrează și la automosor.

În decursul timpului se vor forma până în 1941 inclusiv, numai A și B, apoi din 1942 și categoria C, pentru ca din 1951 să se instruiască și în remoraj de avion, până la desființarea în 1958.



Dudești-Cioplea - dormitoare, sala de mese și hangar - 1940

Terenul socotit „pretențios” din cauza dimensiunilor reduse și posibilitatea de lucru numai pe două direcții de zbor și cu ceva probleme de jur împrejur, a rezistat până în 1957 când a devenit anacronic prin extinderea capitalei. Activitatea a fost mutată din martie 1957 pe aerodromul Clinceni.

La această școală cu două hangare de lemn, grup administrativ, dormitoare și sală de mese și cursuri, precum și un atelier de reparații, s-au scos numeroase serii de piloți bine pregătiți la formare și antrenament-performanță.

De aici s-au realizat multe performanțe și recorduri ale bucureștenilor, precum și un campionat național ținut în anul 1956.

Dudești-Cioplea a durat două decenii și a avut prestații valoroase. Aici s-au realizat unsprezece recorduri între 1950-1957.



Grup performanță la Dudești în ultimul an

Instructori:

1. Popescu Valentin 1938-1941
2. Brănescu Gheorghe 1938-41 și 1945-48
3. Crăcăoanu Ion 1939 și 1943
4. Popa Gheorghe 1939-1940 și 1948
5. Ciuhulescu Iosif 1939
6. Stănescu Jules 1939

7. Negulici Teodor 1939
8. Matei Alexandru 1940
9. Crăciuneanu Petre 1940
10. Popescu Rodica 1940-1945 și 1948-1949
11. Todoreanu Petre 1940
12. Adăscăliței Mihai 1941-1945
13. Alexandru Tudor 1941
14. Bobocel Ion 1941 și 1942-1944
15. Botea Ștefan 1942-1944
16. Mitache Alexandru 1943
17. Ionescu Cornel 1944 și 1948
18. Cociustergiu Nicolae 1949-1955
19. Iliescu Ion 1950-1952
20. Finescu Mircea 1950 și 1952-1953
21. Perju Nicolae 1950-1952
22. Ambruș Adalbert 1951
23. Georgescu Gheorghe 1951 și 1953
24. Popa Ovidiu 1952-1953
25. Moldovan Gheorghe 1952 și 1953
26. Șoflete Ion 1952-1954 și 1956-1957
27. Șurubaru Mircea 1952-1957
28. Tardem Wilhelm 1953
29. Dimovici Miron 1954
30. Dragon Ion 1954-1957
31. Petrovici Gheorghe 1955-1957
32. Zibula Reinhold 1956-1957

Tehnicienii:

1. Gunes Ion 1938-1957
2. Barth Iosif 1938-1942
3. Zaitz Ioan 1941-1943
4. Zimtz Mihai 1941-1944
5. Stelea Stelian 1948-1956
6. Manole Ene 1950-1954
7. Mirineanu Constantin 1950-1951
8. Tomescu Constantin 1957
9. Năstase Nicolae 1957

✓ ARAD

În toamna anului 1938 pe aeroportul orașului Arad, se înființează o școală de planorism, sub îndrumarea proaspătului instructor Petre Veres-Todoreanu. Acesta avea ca zestre în dotare 4 plane Zögling-35, cu care reușește să breveteze la terminarea sezonului de zbor 29 categoria A la sandou și 9 categoria B la automosor. Automosorul era opera de concepție proprie a ing. Victor Poruțiu care a transformat un automobil Auburn.

Școala continuă cu bune rezultate până în 1942 când își încetează activitatea care este mutată în 1942 la Mocrea la 50 km nord-est de Arad. Aici se va relua activitatea în 1955 când școala de pantă de la Mocrea va fi desființată.

Cum epoca școlilor de pantă apăsese, din 1955 se reia instruirea pe aerodromul Arad, avându-l comandant pe vechiul instructor arădean Ghiță Jiga.

Acum activitatea de formare devenind mai mică, se va pune accentul pe zborul de performanță. Piloții din regiune încep să obțină calificări superioare C de argint și participări la concursurile de selecție până în 1959 când activitatea va fi întreruptă din nou până în 1976.

Din 1976 și până în prezent de peste două decenii, activitatea a continuat cu rezultate din ce în ce mai bune și cu o bună gospodărire. S-au realizat în continuare C-uri de

argint și de aur, trei recorduri naționale și participări la concursurile de selecție și campionatele naționale și internaționale.

Instructori:

1. Todoreanu Petre 1938-1940
2. Jiga Gheorghe 1940-1942 și 1955-1957
3. Ardeleanu Tiberiu 1941-1942
4. Cismaș Viorel 1955-1958 și 1975-1981
5. Nistor Ioan 1955-1958
6. Cociovski Mihai 1957-1958
7. Benko Eduard 1975 și 1977-99
8. Tamaș Zoltan 1976-99
9. Prodan Valer 1976
10. Brașov Sorin 1979-1983
11. Udrescu Gheorghe 1980-1991
12. Mariș Emil 1988-2000
13. Mariș Liviu 1988-1992
14. Bojan Alexandru 1988-2000
15. Giurgiu Mariana 1992 voluntară, 1993-2000
16. Chevereșan Marinela 1994-2000
17. Iorgov Cristian 1991-2000 voluntar
18. Iovu Adrian 1998-2000
19. Hațegan Vasile 1999-2000

Tehnicienii:

- Dalca Gheorghe 1938-1940
 Terentean I. 1938-1942
 Hodejan Ion 1950-1957
 Truță Ilie 1955-1958
 Ciocoiu Marin 1975-1976
 Igna Viorel 1978-1996
 Nicolescu Marin 1979-1996
 Stan Liviu 1979-2000
 Oniță Ionel 1980-1996
 Kutasi Attila 1985-2000

✓ IAȘI

La 15 septembrie 1938 se inaugurează pe terenul flotei de informație a aviației militare cu ajutorul comandorului Ermil Gheorghiu, viitor general de Escadră, o activitate tolerată de planorism. Unitatea militară pune la dispoziție un hangar și restul dotărilor sunt asigurate prin Asociația Aviatică C.F.R. și ARPA.

Activitatea de instruire se face la sandou atât pe terenul flotei cât și la pantele din apropiere, de la Vlădiceni. S-a pornit inițial cu un grup mic de 6 elevi, instruiți de proaspătul instructor brevetat la Sânpetru ing. Alexandru Matei.

În 1939 activitatea se va desfășura și la automosor, iar flota de aviație va trimite la Sânpetru pentru a se califica instructori pe adjutanții Florin Iordăchescu și Aurel Ciucă.

Din 1940 până în 1946 nu se va mai activa aici, planorismul va avea o școală la Cucuteni la 10 km vest de Iași, cu posibilități de zbor la pantă în curenți ascendenți dinamici, care va funcționa din 1942 până în 1944 când activitatea va fi întreruptă din cauza apropierii frontului și nu va mai fi reluată pe acest teren.

Reluarea activității se va face în 1946 pe terenul actual din marginea cartierului Tătărași, când, cu toată vitregia vremurilor postbelice, inimosul Alexandru Matei (acum profesor la Politehnica din Iași) se zbate și reaprinde aici făclia planorismului, cu ajutorul entuziast al tinerilor ieșeni

înfometați și de zbor. Printre aceștia se remarcă viitorii excelenți instructori de planorism Vasile Coțofană și Romeo Vlădescu. Direcția Generală a Aviației Civile, la insistențele ing. Matei repartizează 6 planoare și două automosoare Roeder, cu care va începe activitatea voluntară până în 1948 (ajutat de instructorul Ion Vechiu). În urma reorganizării aviației civile, școala de la Iași își va măări dotarea și personalul instructor.



Iași - hangarul - 1980

Din 1948 școala își va extinde și îmbunătăți continuu activitatea brevetând în timp mii de piloți A, B și C sau sportivi, și contribuind în cea mai mare măsură la realizarea performanțelor. Iașul va deține recordul în găzduire a competițiilor interne și internaționale (peste 40 între 1957-2000), precum și de antrenare a loturilor naționale. Aceste activități suplimentare prin bună organizare nu va împieta asupra calității și cantității formării piloților și antrenamentul piloților de performanță. De aici s-au obținut în afara insinelor de argint multe probe de distanță pentru insigna de aur și multe diamante. De asemenea, s-au realizat 29 de recorduri.

În timp școala de la Iași a devenit un centru important al planorismului de la noi prin calitate și diversitate dând nume de prestigiu planorismului din România.



Atmosferă de concurs

Instructori:

1. Matei Alexandru 1938-1941 și 1946-1948
2. Vechiu Ion 1947-1951
3. Bogdan Cornel 1948-1955
4. Corneșan Teodoru 1948-1952
5. Gâlcă Gheorghe 1948-1952 și 1956-1973
6. Coțofană Vasile 1949-1951 și 1953-1976

7. Mihăilescu Gh. 1951-1960
8. Petrovici Gh. 1952-1953
9. Jiga Gheorghe 1952-1953
10. Perju Nicolae 1952-1956
11. Zibula Reinhold 1952-1954
12. Chiorăscu Gh. 1952-1953
13. Donciu Victor 1953-1954
14. Parasca Mihai 1953
15. Ignat Costică 1954-1955
16. Dimovici Mironel 1957-1958
17. Ion Gheorghe 1959-1960
18. Cernișov Petre 1969-1975
19. Aftanasiu Valeriu 1975-1982
20. Popovici Dumitru 1975-1988 și 1995
21. Pânzaru Claudiu 1976-1999
22. Iftode Petru 1978-1999
23. Nastac Viorel 1978-1994
24. Conțu Nicolae 1978
25. Chirilă Ștefan 1982-1983
26. Vasile Marian 1993-1997
27. Matei Ion 1991-2000
28. Obadă Nicolae 1992-2000
29. Hodea Dorel 1993-2000
30. Ungureanu Traian 1994-2000

Tehnicienii:

1. Ionescu Nicolae 1943-1945
2. Dăneasa Ion 1950-1954
3. Cojocaru Aurel 1950-1960
4. Stanciu Ovidiu 1952-1958
5. Vechiu Ioan 1948 și 1960-1973
6. Ciobanu Const. 1972-1986
7. Romaniuc Gh. 1972-1996
8. Roșu Mircea 1977-1997
9. Nacu Ion 1978-2000
10. Stoica Emil 1978-2000
11. Nichita Vasile 1980-1998
12. Ciocan Gicu 1988-2000
13. Munteanu Daniela 1990-2000

✓ **BRAD-BIRTIN, județul Hunedoara**



Brad - vedere generală - pantă și hangar 1940

La noi fiind epoca școlilor de pantă, la sfârșitul lunii august 1939 instructorul Vasile Scorțea ajutat de instructorul Cornel Bogdan aduc de la Sânpetru un sandou și un planor Salamandra pentru experimentarea dealului Măgura

Prislopului de la Birtin-Brad, la insistențele ing. Virgil Damian de la Societatea minieră „Mica Brad”. Experimentul reușit entuziasmează conducerea Societății miniere aurifere care cu elanul ing. Damian, fost pilot de avion de turism și planor începe dotarea școlii cu un mic hangar pentru început, apoi cu barăci pentru dormitoare, sală de cursuri și de mese, etc. Astfel în primăvara anului 1940 se începe o activitate susținută la Birtin pe Crișul Alb în apropiere de Vața la 8 km nord-vest de orașul Brad.

Directorul școlii ing. Virgil Damian secondat de Ștefan Botea, șef de pilotaj și instructorul Petre Crăiniceanu, reușesc să breveteze în luna iulie 1940 prima serie de piloți A, B și C plutit la pantă. Se mai alătură instructorul Cornel Bogdan și din 1941 Petre Todoreanu ca șef de pilotaj.

Școala va avea un bun randament și va forma multe serii de piloți bine pregătiți, instrucția făcându-se mixt la sandou și automosor.



Brad 1940 - la poalele pantei

Din păcate fala ei a durat numai cinci ani, deoarece în 1945 tăvălugul războiului i-a forțat închiderea activității care nu va mai fi reluată, valoroasa școală de la Birtin și oamenii ei, rămânând numai o frumoasă amintire.

1. Botea Ștefan 1940-1941
2. Crăiniceanu Petre 1940
3. Bogdan Cornel 1940-1941
4. Brănescu Gh. 1940
5. Todoreanu Petre 1941-1944
6. Petrovici Gheorghe 1942-1944
7. Ciuhandu Viorel 1942-1944
8. Ionescu Cornel 1942-1943
9. Gâlcă Gheorghe 1944

Tehnicienii:

1. Cristea 1940-1942
2. Dud Nicolae 1940-1945
3. Ciuhandru Viorel 1941-1942

✓ CÂLNIC-REȘIȚA

În 1939 cu ajutorul UDR (Uzinele domeniului Reșița) se înființează o școală de planorism la insistențele repetate ale maiștrilor Ion Gheorghevici și Iosif Hawel entuziaști constructori a trei planoare de fază I, între 1935-1938 cu indicații tehnice prețioase primite de la ing. Egon Pastior din Sibiu, pe care l-au consultat în mod special.

Activitatea începe la Călnic la 8 km nord de Reșița unde era o pantă care permite un bun randament la sandou

pentru instruire categoria A. Primul instructor al școlii a fost Ion Gheorghevici, brevetat instructor la Sânpetru în 1938, ajutat de Iosif Hawel. Formarea de piloți destul de restrânsă s-a desfășurat pe acest teren până în 1942 când activitatea pentru Banat se mută la Vărădia județul Caraș-Severin, între 1943-1945.



Reșița-Călnic - 1950

Zborul va fi reluat la Călnic în 1948, o dată cu revigorarea aviației sportive de după război, aceasta va dura până în 1956 când școala va fi desființată.

Instructori:

1. Gheorghevici Ion 1939-42 și 1948-50
2. Hawel Iosif 1939-1942
3. Adăscăliței Mihai 1948
4. Cociustergiu Nicolae 1948
5. Popovici Valeriu 1948
6. Macarie Iuliu 1948
7. Lagara Mihai 1948-1950
8. Morariu Cornel 1949
9. Petrovici Gh. 1949
10. Mișuțiu Stelian 1950
11. Culeniuc Nicolae 1951-1955
12. Munteanu Iosif 1951-1952
13. Comloșan Roman 1951 voluntar
14. Botez Gheorghe 1952
15. Vechiu Ion 1952-1956
16. Kocis Karol 1952
17. Stătescu Ion 1953-1954
18. David Aurel 1953
19. Rădoi Ion 1954-1956
20. Cociovschi Mihai 1954-1956

Tehnicienii:

1. Hawel Iosif 1936-1942
2. Barth Francisc 1936-1938
3. Polen Hans 1939-1948
4. Iana Nicolae 1947-1950
5. Sauchenstein Bela 1948-1950
6. Langavski Iosif 1950-1956
7. Lina Iosif 1950-1956
8. Dud Nicolae 1954-1956

✓ CHITILA-BUCUREȘTI

În 1940 pe un teren improvizat între șoseaua națională și liniile de cale ferată spre Ploiești, în nordul capitalei, a luat ființă o școală de planorism, utilizând suprastructura fostului Economat C.F.R. motiv pentru care activitatea de aici

patronată de Asociația Aviatică C.F.R., a fost cunoscută sub denumirea de „Chitila Economat”. În condiții de teren grele s-au desfășurat doi ani de activitate meritorie la automosor.

Aici în iunie 1940 în urma cedării forțate către URSS a Bucovinei de Nord s-a refugiat școala de la Cernăuți, cu Nello Bucevschi și Romeo Pușcașu, precum și la cea de la Cluj în august același an, prin cedarea Ardealului de Nord, au venit tot aici cu Nicolae Căndea și Ilie Moraru.

Pe acest teren impropriu instruirea s-a făcut cu mare greutate pentru formare A și B, motiv pentru care după doi ani a fost mutată vis-à-vis pe aerodromul Giulești „Romeo Popescu” tot sub administrație C.F.R.

În 1946 se reia o mică activitate „de sacrificiu” în lunile august și septembrie de către Tudor Alexandru și Jenică Iliescu până la strămutarea sa la 21 septembrie pe aerodromul Giulești.

Instructori:

Nello Bucevschi 1940
Romeo Pușcașu 1940
Popa Gh. 1940
Nicolae Căndea 1940-1942
Jenică Iliescu 1940-1942 și 1946
Petre Crăciuneanu 1941-1942
Tudor Alexandru 1946

Tehnicienii:

Ilie Moraru 1940-1942

✓ CRAIOVA - PODARI, BALTA VERDE

Aeroclubul Olteniei înființat în 1933 urmând exemplul aeroclubului Brașov și a Asociației Aviatice ARPA și C.F.R., pune bazele în toamna anului 1940, la Podari (10 km de Craiova, în apropierea Jiului) a unei școli de planorism cu dotări modeste și pe un teren nu prea fericit ales. Acesta va fi abandonat după un an și mutat în marginea de sud a Craiovei, la Balta Verde. În anul 1941 singurul an de activitate aici, instrucția este asigurată de Teodor Corneșanu, Teodor Ghicadia și Nicolae Blebea, împrumutat două luni de la Sânpetru.

Ineficiența terenului de la Podari, duce la mutarea școlii din 1942 la Balta Verde, astăzi în apropierea noilor cartiere de locuințe, prin extinderea orașului. Terenul avea deja un hangar și își completează dotările cu trei barăci demontabile tip Kasprzyk, aduse de la Podari. La Craiova se va lucra în timp cu intermitențe și va fi cea mai nomadă școală de la noi, astfel după Podari, în 1942-1943 se va lucra pe Balta Verde, iar în 1944 din cauza bombardamentelor aviației S.U.A. și Angliei instruirea va fi strămutată un an la Caracal. Urmează o lungă perioadă de pauză până în 7 iunie 1959 când activitatea este reluată, până în 1974 când se va muta cu personalul, până în 1978 la Pitești, de unde va reveni la Balta Verde, unde până în prezent (2000) își continuă activitatea. În timp dotările de la Balta Verde s-au îmbunătățit continuu și instruirea se va diversifica (zbor cu motor și parașutism).

În ultimele două decenii piloții de performanță crescuți la Craiova au devenit în mod curent participanți la campionatele naționale și au realizat multe performanțe. S-a realizat un record național –și multe concursuri „de casă” organizate pe plan local de aterizare la punct fix, distanță și acrobație.

Din 1994 aeroclubul local organizează anual cupa

pentru planorism „Ion Romanescu” vestit pionier zburător al acestor meleaguri Oltene. **Instructori Podari:**

1. Corneșanu Teodor 1941-1942
2. Blebea Nicolae 1941
3. Ghicadia Teodor 1942

Balta Verde:

1. Corneșanu Teodor 1942-1943
2. Ghicadia Teodor 1942-1943
3. Darie Petre 1943 A.N.E.F.
4. Constantinescu Ion 1943 A.N.E.F.
5. Vulpescu Teodor 1958-1962
6. Culeniuc Nicolae 1958-1965
7. Durău Florian 1959-1960
8. Dimovici Mironel 1963
9. Bochiș Vasiliu 1964
10. Cismaș Viorel 1964
11. Opreș Constantin 1965-1974 și 1978-1982
12. Rădoi Ioan 1970-1972
13. Neagoe Ion 1970-1974
14. Starcu Titel 1973-1974 și 1978-1998
15. Șerban Nicu 1973 și 1989
16. Matta Arpad 1978-1982 și 1984-1993
17. Ionescu Dumitru 1979-1980
18. Filip Stelian 1981-1983
19. Covic Florian 1986-1988
20. Rădinoiu Radu 1989-2000
21. Stăucanu Florin 1989-1996 și 1999-2000
22. Trocan Marin 1995 - 2000
23. Cristea Radu 1999

Caracal 1944:

1. Matei Alexandru
2. Crăiniceanu Petre
3. Popa Gh.
4. Maistrovici Gh.
5. Novîțchi Vladimir
6. Popovici Valeriu
7. Dolcu Gheorghe
8. Mihălcescu Niculae

Tehnicienii:

1. Tănase I. 1943-1945
2. Teodorescu Gh. 1959
3. Banea Vasile 1960-1965
4. Burcă Petru 1960-1965
5. Martin Const. 1978-1996
6. Tudosescu Ioan 1978-1996
7. Văduva Viorel 1980-1996
8. Cojocaru Năstase 1980-2000
9. Drînceanu Alex. 1980-2000

✓ CUCUTENI, județul Iași

La 15 km de Iași, pe dealul Holmului la Cucuteni, în 1942 se înființează o nouă școală de pantă, pe terenul ales de Mihai Goleescu. Cu sprijinul Asociației Aviatice C.F.R. se fac lucrări costisitoare de acces și dotare (hangar, dormitoare, sală de curs). Conducerea școlii a fost încredințată ing. Neamțu de la atelierele C.F.R., coordonarea zborurilor fiind girată de M. Goleescu, ajutat de instructorii Mircea Cârstoiu, Cornel Bogdan și Jenică Iliescu.

Se instruiește pentru categoriile A, B și C la sandou și automosor, panta se dovedește a avea reale calități, dar transportul planoarelor se făcea cu mare dificultate. Școala

lucrează și în 1943, dar apropierea Frontului de Est îi întrerupe activitatea în 1944, care nu va mai fi reluată, terenul necesitând mari investiții, în optica asupra școlilor cu pantă, intervenind din ce în ce mai mult, mari rezerve.

Instructori:

1. Golescu Mihai 1942
2. Cârstoiu Mircea 1942
3. Bogdan Cornel 1942
4. Iliescu Jenică 1942
5. Crăiniceanu Petre 1943
6. Crăciuneanu Petre 1943
7. Luca Miltiade 1943
8. Burlacu Mihai 1943
9. Bănățeanu Octav 1943 A.N.E.F.
10. Stanciu Aurel 1943 A.N.E.F.

Tehnicienii:

Ionescu Nicolae 1942-1943

✓ **MOCREA – județul Arad**

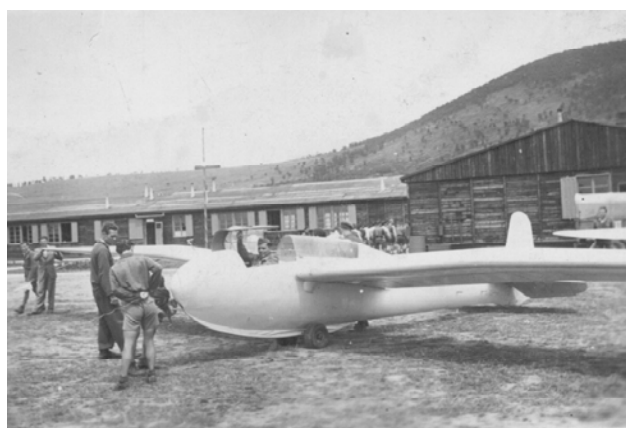
În vara anului 1941, în goana după terenuri de planorism cu pante, instructorul Petre Todoreanu de la Arad, experimentează cu un planor Salamandra dealul de la Mocrea la 50 km nord-est de Arad. În 1942 la sfârșitul lunii iunie se inaugurează noua școală de planorism care se va bucura de multă prețuire până la 1 august 1955 când va fi desființată definitiv. Aici flacăra zborului va fi întreținută cu multe sacrificii în perioada grea 1945-1948. După oficializarea și revigorarea zborului sportiv această școală va pregăti piloți de valoare.

În 1949 va avea un curs de formare de piloți sportivi, direct în remoraj de avion, condus de Mircea Finescu. Aici zborul la pantă atât de îndrăgit în acea perioadă va da naștere la multe probe de rezistență în zbor, chiar în plină noapte.

Marele gospodar și zburător de la înființare va fi instructorul Gheorghe Jiga, secondat de Tiberiu Ardeleanu.

În 1942 s-au făcut de aici experimentări reușite și la pantele din apropiere de la Siria, care ademeneau și aveau reale calități.

Mocrea cu frumoasele sale realizări printre care 4 recorduri naționale și un curs de unificare în 1944, a rămas în sufletele celor care au cunoscut-o „un mit”.



Mocrea - hangar - pantă 1948

Instructori:

1. Jiga Gheorghe 1942-48, 1952 și 1954-55
2. Ardeleanu Tiberiu 1942-1943
3. Groza Ion 1943

4. Ganea Mihai 1943
5. Teodorescu Gh. 1943-1944
6. Burlacu Mihai 1944 și 1949
7. Ghibu Emil 1944 A.N.E.F.
8. Mitra Gheorghe 1944 A.N.E.F.
9. Mihail Puiu 1944 A.N.E.F.
10. Iliescu Mihai 1944
11. Macarie Iuliu 1944
12. Botez Gheorghe 1944
13. Vechiu Ion 1944-1945
14. Adăscăliței M. 1946-1947
15. Finescu Mircea 1947-1949
16. Tămășdan Petru 1947
17. Teodoreanu P. 1948
18. Ionescu Cornel 1948-1949
19. Ciuhandu Viorel 1948 - 1954
20. Cojocaru Ion 1948
21. Csomos Attila 1949
22. Cucu Gheorghe 1949-1950 și 1952
23. Gionea Iuliu 1949
24. Moș Terente 1950-1954
25. Popovici Valeriu 1950
26. Gyurka Adalbert 1950
27. Cismaș Viorel 1950-1954
28. Dubaș Ștefan 1950
29. Jozsa Alexandru 1951
30. Bochiș Vasiliu 1951
31. Faur Remus 1951-1952 și 1954-1957
32. Brănescu Gh. 1951
33. Nagy Zoltan 1952
34. Nistor Ion 1952-1955
35. Dimovici Miron 1952-1953
36. Cotuna Moise 1953-1955
37. Muntean Cornel 1953
38. Korabian Gh. 1954-1955

Tehnicienii:

1. Zimtz Mihai 1947-1955
2. Dud Nicolae 1947-1955
3. Truță Ilie 1944 - 1955
4. Hodejeu Ion 1950-1955

✓ **GIULEȘTI “ROMEO POPESCU” București**



1940 - Giulești - pavilion administrativ

Terenul Chitila-Economat sufocat de vecinătăți pline de obstacole, face ca atenția Asociației Aviatice C.F.R. să se

îndrepte către aerodromul „Romeo Popescu” din apropiere. Astfel în 1942 după ce în prealabil au fost construite hangare spațioase și toate necesitățile de dotare, pentru o școală bine echipată se deschid cursurile școlii de planorism al cărui director este numit ing. Ilie Stan, instructor planorist din 1936, format în Polonia. Acesta va avea în acest an o activitate prodigioasă formând împreună cu instructorii Mircea Cârstoiu, Nicolae Candea, Gheorghe Brănescu și Ion Constantinescu 126 de piloți categoria C din care 40 studenți de la Academia Națională de Educație Fizică, care anul viitor vor deveni instructori planoriști.

Tot în acest an se fac cursuri de calificare pentru remorcheri de automotor și are loc al doilea curs de unificare a metodei de instruire direct în simplă comandă.

Activitatea de formare pentru categoriile A, B și C continuă până în 1944 și două luni în 1946. Apoi se reia în 1948 până în 1950 cu formare pentru categoriile A, B și C.

Tot în 1948 la insistențele lui Valentin Popescu se înființează Centrul Experimental pentru zborul fără motor, care are în perspectivă interesante proiecte de viitor, care din păcate nu s-au materializat datorită desființării centrului numai după un an.



Giulești - hangar

Cu școala de la Giulești care a funcționat după cum s-a văzut, cu intermitențe, Bucureștiul a beneficiat totuși de două școli, atât de necesare pentru numărul solicitanților capitalei. De aici s-au realizat 20 de recorduri naționale între 1950-1952, marea majoritate în primele două campionate naționale ținute aici în 1950 și 1951.

Instructori:

1. Stan Ilie 1942-1944
2. Brănescu Gh. 1942-1943
3. Candea Nicolae 1942
4. Constantinescu Ion 1942-1944
5. Cârstoiu Mircea 1942-1943
6. Ardeleanu Tiberiu 1943
7. Bogdan Cornel 1943
8. Colescu Mihai 1943
9. Iliescu Jenică 1943-1944 și 1947-1949
10. Ghicadia Teodor 1943-1944
11. Alexandru Tudor 1947
12. Popovici Valeriu 1949

Tehnicieni:

1. Moraru Ilie 1942-1944
2. Ghenciulescu Gh. 1942-1944
3. Zimtz Mihai 1947-1949

✓ CALAN – județul Hunedoara

În 1940 Eugen Cernescu detașat câteva luni la Petroșani pentru a ajuta activitatea de la această școală organizează pe timpul verii o tabără experimentală cu câțiva elevi conduși de instructorul Ion Predescu la dealul Măgura din apropierea comunei Calan.

Dotăți cu un planor Salamandra (transportat demontat cu un autocamion) și un sandou. Ion Predescu a executat câteva zboruri reușite care au dat speranțe de viitor.

La 11 octombrie a aceluiași an Mihai Goleșcu însoțit de Wolf Hirth experimentează și ei panta de la Calan cu un planor Meise „Olympia” concluzionând favorabil pentru înființarea unei școli de pantă la Calan.

Abia în 1948 de la 20 august la 30 octombrie Centrul Experimental de planorism din București organizează aici o tabără de zbor dotată cu 12 planoare (3 ICAR, 3 Baby, 2 biloc Goevier, 2 Krainich, 2 Weihe și 3 avioane remorhere). Comandantul taberei Tudor Alex., iar adjunct comandorul Gh. Iacobescu.

Scopul taberei era experimentarea terenului de la Calan și formarea direct în dublă comandă în remorcaj de avion a 21 de elevi, plus un curs superior de performanță pentru 4 antrenamentiști. Personalul taberei în număr de 28 plus 25 de elevi, cazați în corturi, în vârf de munte.

Instruirea la remorcaj de avion s-a făcut la 15 km lângă Deva pe terenul de la Sântohalm (unde din 1955 funcționează aeroclubul Deva), șefi de pilotaj Valentin Popescu și Petre Crăiniceanu, instructori: Mircea Cârstoiu, Petre Todoreanu, Mircea Finescu și Constantin Atanasiu. Piloți remorcheri: Ion Crăciunescu, Constantin Goșman, Vasile Petrila și Gh. Rado. Experimentarea terenului de pantă și a zborului de performanță s-a soldat cu 2 zboruri de peste 5 ore (Atanasiu și Cârstoiu) și două recorduri naționale de distanță monoloc și biloc (Finescu și Crăiniceanu), deci patru probe pentru C-ul de argint.

Experimentul de instruire direct în remorcaj de avion cu elevi începători a dat rezultate deosebite în circa o lună și jumătate s-au putut breveta 20 de elevi piloți (9 fete și 11 băieți) cu certificat C și remorcaj de avion clasa I, din 21 de elevi înscriși inițial. Aceștia au fost:

1. Dumitriu Aurora
2. Mazilescu Maria
3. Moise Marilena
4. Nemeth Maria
5. Popa Viorica
6. Popescu Adina
7. Petrinca Margareta
8. Ștefănescu Antoaneta
9. Pensch Aniko
10. Brănescu Ioan
11. Brătășanu Ion
12. Bucki Aladar
13. Deutsch Tiberiu
14. Gionea Iuliu
15. Munteanu Aurel
16. Nedelcu Ioan
17. Nicoară Iosif
18. Popa Liviu
19. Tamaș Silviu
20. Zus Pompiliu

Dintre aceștia vor continua în viitor activitatea aviatică, Ștefănescu Antoaneta, pilot planorist de performanță deținătoare a cinci recorduri naționale și participantă la trei campionate naționale, Gionea Iuliu instructor planorist și pilot de performanță de ținător al insignei C-ul de aur și Maestru al sportului, Munteanu Aurel ofițer aviator (colonel) pilot de avioane cu reacție și inspector de zbor la Departamentul Aviației Civile, Nicoară Iosif ofițer în aviația militară, antrenamentistul Georgescu Gheorghe (Gâgă) instructor planorist de frunte care o jumătate de secol a trudit cu pasiune și competență pentru propășirea planorismului și Nicolae Costescu pilot de performanță și meteorolog la peste 20 de competiții.

Testarea dealului Măgura-Calan nu s-a finalizat prin înființarea unei școli de pantă considerându-se că investițiile nu merită a fi făcute, ceasul școlilor de pantă „sunase” în favoarea celor beneficiare de curenții termici mult mai răspândiți și mai la îndemână.

Instructori:

1. Predescu Ion 1940 iulie-august
2. Golescu Mihail 1940 octombrie
3. Wolf Hirth 1940 octombrie
4. Popescu Valentin 1948 august-septembrie
5. Crăiniceanu Petre 1948 august-octombrie
6. Cârstoiu Mircea 1948 august-octombrie
7. Todoreanu Petre 1948 august-septembrie
8. Finescu Mircea 1948 august-octombrie
9. Atanasiu Constantin 1948 august-octombrie

Tehnicienii:

1. Dumitru Niculae mecanic av.
2. Zimtz Mihai maistru tâmplar
3. Wolf Francisc maistru tâmplar

✓ CLINCENI - BUCUREȘTI



Clințeni - hangarele vechi
(școala de instructori planor 1943)

Din 1940 Bucureștiul are un al treilea aerodrom civil sportiv, la 15 km est, lângă comuna Clinceni.

În 1943 aici începe o activitate de planorism organizat și sprijinit de P.T.T. (Poșta, Telegraf, Telefon). Astfel, între 12 mai și 13 septembrie școala P.T.T. condusă de ing. Ilie Stan, secondat de instructorul Nicolae Candea cu o frumoasă dotare în material de zbor, realizează o activitate meritorie care rămâne pentru organizatori o experiență unică.

De la 15 septembrie încep cursurile de remorcare la avion și școala de instructori planoriști, condusă de Valentin Popescu și Eugen Cernescu. La 11 octombrie această echipă a fost torpilată de Mihai Golescu care preia șefia și vine cu o echipă personală. Cursanții sunt împărțiți în două secțiuni:

instructori de punct și instructori remorcheri de automotor. Cursurile se încheie după șapte luni, la 2 aprilie 1944, brevetându-se 23 din prima grupă și 16 din grupa a doua.

Următoarea activitate de planorism a avut loc în 1947 în perioada critică de după război și va fi reluată aici prin desființarea școlii Dudești, din 1957, cu Gh. Petrovici șef de pilotaj, care duce o muncă susținută pentru performanță, pregătind mulți valoroși piloți sportivi în arta planorismului, dintre care majoritatea au devenit maeștri ai sportului.



Clințeni - noile hangare - latura de nord (1960)

De aici Nicolae Mihăiță în 1964 realizează primul triunghi de 500 km pe teritoriul României.

Tot de aici comandant fiind Constantin Manolache (1958-1960) planoriștii execută primele remorcare de trei planoare cu un singur avion și zbor de noapte în PSV cu planorul pe teren balizat. În 1959 s-a ținut aici al șaselea campionat național, iar în 1975 a fost găzduit al XIX-lea campionat internațional al României.

În general activitatea de planorism formare și performanță, s-a efectuat la înalt nivel, s-au realizat până în 2000 un număr de 28 de recorduri naționale la monoloc și biloc, masculin și feminin.

Instructori:

1. Stan Ilie 1943
2. Candea Nicolae 1943
3. Cernescu Eugen 1943
4. Popescu Valentin 1943
5. Golescu Mihai 1943-1944
6. Cârstoiu Mircea 1943 - 1944
7. Bogdan Cornel 1943 - 1944
8. Ardeleanu Tibi 1943- 1944
9. Mihăilă Marcu 1943 - 1944
10. Scorțea Vasile 1944
11. Todoreanu Petre 1944
12. Brănescu Gh. 1947
13. Csomos Attila 1947
14. Alexandru Tudor 1947
15. Popa Gheorghe 1947
16. Burlacu Mihai 1957-1961
17. Petrovici Gh. 1957-1960
18. Dimovici Miron 1957-
19. Dragon Ion 1957-1960
20. Șoflete Ion 1957-1971
21. Adăscăliței M. 1961-1962
22. Gerogescu Gh. 1961-1967
23. Savastre Gh. 1967-75 și 1982-87
24. Datculescu Petre 1968-1971
25. Ulici Octavian 1971
26. Manu Paul 1972-1975
27. Bărbuceanu Gh. 1972-1997

28. Mihăiță Nicolae 1975-1990
29. Ene Constantin 1976-1977
30. Simion Marian 1977
31. Gherghișan Dumitru 1977-1982
32. Boboc Petru 1978-79 și 1982-84
33. Ionescu Dumitru 1981-1993
34. Ciocan Gheorghe 1983-1996
35. Ispirescu Mihai 1983-1990
36. Schintee Savu 1983-1996
37. Popescu Constantin 1984-1992
38. Voicu Constantin 1984-1990
39. Uță Gheorghe 1988-1998
40. Jurcă Fernanda 1990-1996
41. Franguloiu Iulian 1991-2000
42. Antonescu Mihai 1994-1995
43. Stăuceanu Florin 1997-1998
44. Cucu Ion 1997-1999
45. Sofronie Loredana 1997-1999
46. Streja George 1999 - 2000
47. Cristea Radu 2000

Tenicieni:

1. Barth Iosif 1943-1944
2. Zaitz Ion 1943-1944
3. Cuneș Ion 1957-1960
4. Năstase Nicolae 1957-1971
5. Tomescu Constantin 1957-1970
6. Ciuciuc Ion 1975-1995
7. Gorgan Emil 1975-2000
8. Titică Mihai 1975-2000

✓ VĂRĂDIA – județul Caraș-Severin

Lichidarea activității de la Reșița care lucra în condiții grele, duce la apariția școlii de la Vărădia la 10 km nord-vest de Oravița, care își începe activitatea la 1 iulie 1943 și va funcționa trei sezoane, fiind desființată în iunie 1945.

Vasile Scorțea șef de pilotaj, secondat de Gheorghe Popa, reușesc în primul an de activitate să breveteze 60 de piloți categoria B și 38 categoria C.

În anul următor, personalul instructor este suplimentat cu încă patru instructori și patru ajutoți instructori. Aceștia vor realiza o activitate meritorie. Instructori:

1. Scorțea Vasile 1943-1945
2. Popa Gheorghe 1943-1945
3. Bogdan Cornel 1944-1945
4. Căndea Nicolae 1944-1945
5. Constantinescu Ion 1944-45 A.N.E.F.
6. Oltei Paul A.N.E.F. 1943-1944
7. Teodorescu Gh. A.N.E.F. 1944-1945
8. Cristian Mircea 1944
9. Râșnoveanu Gh. 1944
10. Lupaș Silviu 1944-1945
11. Romanescu Mihai 1944-1945

✓ FOCSANI și PETREȘTI-județul Dâmbovița

Planoare militare de transport-asalt

Succesul obținut de Germani în 1940 la invadarea și cucerirea insulei Creta din Mediterana, și Belgiei cu ajutorul trupelor aeropurtate, transportate cu planoare de asalt, convinge aviația militară asupra utilității acestui mijloc de transport (soldați complet echipați sau materiale).

Astfel, în primăvara anului 1943 aviația militară este dotată cu 12 planoare de transport tip DFS-230 de construcție

germană. Acest planor putea transporta o greutate de 1200 kg reprezentând materiale sau 10 soldați complet echipați de luptă. Pentru încărcare și descărcare se foloseau trei mari uși laterale ale fuselajului.

Trenul de aterizare cu două roți balon era largabil pentru aterizare mai scurtă pe patină, în teren necunoscut. Cabina de pilotaj spațioasă cu bună vizibilitate și minimă aparatură de bord, avea două posturi de pilotaj în tandem.

Grupul Aerotransport Băneasa comandat de comandorul Mihail Pavlovski a organizat la Focșani-Sud, între 1 aprilie și 26 august 1943 o școală sub comanda locotenentului av. Mircea Găbureanu. Inițial școala de la Focșani a fost încadrată cu patru instructori Germani cu vastă experiență.

Planoarele erau remorcate de avioane biplane IAR-39, cu motor K-14 de 870 CP. Cei 20 de piloți selecționați erau proveniți din planoriști care posedau și brevetul de piloți motorști gradul II internațional. Este de menționat faptul că președintele comisiei de brevetare comandorul Mihail Pavlovski nu a conceput să prezideze comisia de brevete până nu a executat singur tot programul impus candidaților, obținând brevetul nr. 1, acordat de ministrul aerului generalul de escadră Gheorghe Jienescu.

A doua serie de piloți de planoare de transport, a fost făcută cu o parte din absolvenții cursului de instructori de la Clinceni seria 1944 și s-a desfășurat la aerodromul Petrești județul Dâmbovița, între 20 august și 10 noiembrie 1944, tot sub comanda locotenentului av. Mircea Găbureanu, având ca instructor pe Eugen Costin, Nicolae Catană și Mihai Făgăraș brevedați anul trecut în prima serie la Focșani. Sunt brevedați 14 piloți de planoare de transport (din care 7 vor pleca pe Frontul de Vest, în iarna anului 1945). Iar 15 veniți mai târziu vor fi brevedați numai în remoraj de avion clasa a II-a, au continuat intruirea la Giulești și pe Frontul de Vest.

Personalul navigant:

Focșani – 1943

Comandant lt. av. Mircea Găbureanu

Instructori:

lt. av. Alois Fluke
Subofițer Heintz Karlmeier
Subofițer Rudolf Muther
Subofițer Fritz Adomit

Piloți remorcheri:

Lt. av. Mircea Găbureanu
Adj. Av. Focșani Ion și 1944
Adj. Av. Rusu Dumitru și 1944
Adj. Av. Fulicea Alexandru
Adj. Av. Curelaru Savel
Adj. Av. Calotă Ion
Adj. Av. Enciu Ștefan

Petrești – 1944

Comandant lt. av. Mircea Găbureanu

Instructori:

Costin Eugen
Catană Nicolae
Făgăraș Mihai

Piloți remorcheri:

Lt. av. Mircea Găbureanu
Lt. av. Bazac Mihai
Adj. șef Mitulescu Ion

Adj. maj. Vlad Gheorghe
 Adj. maj. Rădulescu Petre
 Adjutant Dunaigi Gheorghe
 Adjutant Pătru Marin
 Adj. stg. Lustig Romulus
 Adj. rez. Alexandru Constantin
 Lista piloților transport brevetați seria a II-a Petrești:

1. Bălăiță Mihai
2. Cojocaru Ion
3. Covătaru Mircea
4. Cristian Mircea
5. Iliescu Emil
6. Iliescu Mihai
7. Gâlcă Gh.
8. Griva Mircea
9. Groza Ioan
10. Murgu Gheorghe
11. Păltineanu Tudor
12. It. Petrescu Emil
13. Râșnoveanu Gheorghe
14. Roșca Pavel

Piloții participanți pe Frontul de vest (februarie-august 1945)

1. Bălăiță Mihai
2. Costin Eugen
3. Covătaru Mircea
4. Cristian Mircea
5. Cojocaru Ion
6. Iliescu Mihai
7. Gâlcă Gheorghe
8. Râșnoveanu Gh.
9. Atanasiu Constantin

✓ TÂRGU MUREȘ

Activitatea de planorism începe aici din 1941 în perioada când Ardealul de nord era cedat Ungariei prin dictatul de la Viena din 1940. De atunci școala de pilotaj a funcționat neîntrerupt până la apariția acestor rânduri. Între 1945-1947 funcționează intermitent ca instrucție pentru categoria A la sandou pe terenul de pantă de la Sângeorz de Mureș.

În 1947 pe aerodromul din Tg. Mureș plasat în sud-vestul orașului, începe o activitate neoficială cu dotare din ocupația maghiară dintre 1940-1944. Școala dispunea de un hangar de lemn și cinci plane de fază I și a II-a. Activitatea oficială a fost reluată în 1948.



1950 Tg. Mureș - birouri și sala de curs

În 1949 aici șeful de pilotaj Mircea Cârstoiu pe baza experienței de anul trecut de la Calan, instruieste împreună cu Mircea Iliescu două serii de elevi direct în dublă comandă în remoraj la avion, cu excelente rezultate pe plane biloc Krainich și monoloc Baby.

Între 1950-1953 șeful de pilotaj Constantin Atanasiu, face câteva zboruri experimentale la panta din apropiere, la nord de oraș (15 km) la Ernei care mai fusese curtată și în perioada de ocupație.

Școala dă un randament bun de-a lungul anilor și va supraviețui în perioadele de criză fără a fi închisă temporar sau abandonată, datorită spiritului aviatic dezvoltat din această regiune. Este de menționat că în perioada absurdă de formare intensivă 1950-1955, școala a colaborat strâns cu fabrica de plane de la Reghin, la recepționarea și distribuirea lor, la școlile din țară, a celor peste 350 de plane executate și a avut mari restricții de zbor datorită activității în comun cu TAROM.

În timp școala s-a dezvoltat cu construcții moderne la care un aport deosebit l-a avut Tiberiu Pipo fost elev, la care s-a adăugat permanentul sprijin al doctorului Francisc Trozner, fost instructor al școlii.



Tg. Mureș - aerodromul și plane - 1968

După 1960 aici s-a evidențiat prin prestații deosebite Alexandru Jozsa, Zoltan Demeter, Francisc Bardoși, Eugen Oprea și Ștefan Togănel în special la dezvoltarea zborului de performanță.

Instructori:

1. Csomos Attila 1946 și 1948
2. Branics Wily 1946 și 1948
3. Sobester Alex. 1946, 48, 51, 53-54 și 1963
4. Lutsch Ștefan 1947-1954 și 1960-1962
5. Stift Adalbert 1947-1949
6. Trozner Francisc 1947-1949
7. Cârstoiu Mircea 1949
8. Ardeleanu Teodor 1949
9. Iliescu Mihai 1949
10. Nagy Zoltan 1949, 1951-1953 și 1956
11. Atanasiu Constantin 1950-1954
12. Demeter Zoltan 1950-1955 și 1963-1979
13. Gionea Iuliu 1950
14. Jozsa Alexandru 1950, 1953 și 1959-1970
15. Gal Ion 1951 și 1953-1955
16. Costin Eugen 1951-1952, 1954 și 1956
17. Ionescu Matei 1951

18. Coman Ion 1953
19. Olaru Ion 1953-1957
20. Rădoi Ion 1953
21. Maistrovici Gh. 1954-1955
22. Leș Gheorghe 1956-1958
23. Bardaș Zosim 1957-1960
24. Lutsch Ștefan jr. 1969-1970 și 1978-1981
25. Cirezaru Eugen 1970-1989
26. Bardoși Francisc 1970-1985
27. Togănel Ștefan 1977-1993
28. Oprea Eugen 1980-2000
29. Matta Arpad 1983-1984
30. Cormos Petru 1983-2000
31. Paisz Josef 1984-2000
32. Petho Andrei 1985-2000
33. Pop Aurel Florian 1998 - 2000

Tehnicieni:

1. Ghenciulescu Gh. 1947-1954
2. Vass Ștefan 1947-1949
3. Barabaș Ion 1948-1952
4. Dan Octavian 1952-1965
5. Salcovschi Ludovic 1961-1980
6. Gall Ion 1979-1985
7. Szakaca Ianoș 1987-1999
8. Zaloagh Gyuri 1987-1999

✓ TURNU-SEVERIN

Prin politica de repartizare pe întregul teritoriu al țării a școlilor de planorism în iunie 1948 se deschide o școală la Hinova lângă Turnu-Severin înzestrată cu o dotare minimă și patru instructori. Condițiile terenului, dar mai ales relațiile încordate din acea vreme, cu regimul „refractor al lui Tito”, fac ca acest punct sensibil să aibă o existență scurtă. Astfel, după formarea unei singure grupe de categoria B, de 28 de elevi, la începutul lunii septembrie, școala este desființată, iar materialul și personalul sunt transferați la alte școli (Timișoara și Mocrea).

Comandantul acestui scurt experiment a fost Gheorghe Jiga, ajutat de instructorii Nicolae Cociustergiu, Alexandru Zecu și Ion Cojocaru.

✓ TMIȘOARA

Germenele instruirii organizate ia naștere aici în 1936 când studentul Erast Berențan venit de la Sibiu cu cei șapte colegi brevedați A de Pastior, înființează un punct de zbor pe terenul de la Cioca, unde activitatea continuă și în anul următor cu planorul Hol's der Teufel, construit de inimoșii studenți Timișoreni, având ca mijloc de lansare pentru programul categoria B, un automobil de remorcaj.



Aerodromul Cioca 1958 - Finescu și I. Truță

În 1948 se înființează la Giarmata-Vii, la 15 km nord-est de Timișoara, o școală bine dotată pe un teren plat foarte degajat, care ulterior va deveni Aeroportul orașului. Din 1953 activitatea se mută pe aerodromul de la Cioca cu dotări deosebite. Proiectat inițial ca aeroport al orașului, este abandonat, pentru avioane grele fiind prea mlăștinis și cedat aviației sportive.

Conducerea școlii este încredințată în 1948 lui Mihai Adăscăliței având ca șef de pilotaj pe Petre Crăciuneanu, plus trei instructori.

Școala timișoreană, mutată în 1953 pe aerodromul Cioca cu dotări moderne, va funcționa cu mare randament și bune rezultate până în 1962, când va fi desființată din rațiuni de conjunctură, lichidându-se astfel cea de-a treia școală bănățeană, văduvind această parte a țării de planorism.

Instructori:

1. Adăscăliței Mihai 1948-1949, director
2. Crăciuneanu Petre 1948-1950
3. Iliescu Emil 1948-1955
4. Iliescu Mihai 1948-1957
5. Ignat Costică 1948-1953
6. Morariu Cornel 1949
7. Petrovici Gheorghe 1949
8. Lagara Nicolae 1949-1950
9. Demeter Zoltan 1949
10. Jozsa Alexandru 1949
11. Burlacu Mihai 1950-1951, director
12. Bezerghianu Gh. 1951-1952
13. Dubaș Ștefan 1951-1955 și 1957-1962
14. Munteanu Iosif 1951-1959
15. Popovici Valeriu 1952-1959, director
16. Korabian Gheorghe 1952-1953
17. Vulpescu Teodor 1952-1953
18. David Aurel 1953
19. Bran Petre 1953-1960
20. Coman Ion 1954

Tehnicieni:

1. Polen Hans 1948-1950
2. Berderechi Ștefan 1948-1952
3. Iacobescu Ion 1948-1956
4. Barth Francisc 1948-1950
5. Manea Constantin 1950-1952 și 1954-1958
6. Truță Ilie 1958-1960

✓ BISTRIȚA-IAD

La 1 august 1948 prin elanul câtorva împătimiți ai zbrului din Bistrița-Năsăud, în frunte cu instructorul Iuliu Coraicu, a fraților Iosif și Virgil Guțiu, și cu sprijin local, rar întâlnit, se deschide la 7 km nord-est de oraș, pe islazul comunei Iad, o școală de planorism cu toate cele necesare unei bune activități, cu internat. În apropiere, la Sarățel la circa 12 km de școală, s-a beneficiat și de o pantă la care s-au realizat multe zboruri plutite pentru antrenament (depășind 6 ore).

Tot aici Ludovic Salcovschi în 1951 transformă în biloc (dublă comandă) un ICAR.

Școala a activat cu bune rezultate până la 3 iulie 1955 când a fost desființată aparent fără motiv și toată zestrea a fost transferată, inclusiv hangarul, la noua școală de la Scheia de lângă Suceava.

A fost un vis frumos pentru Bistrița, dar nedrept de scurt pentru elanul celor din regiune.

Instructori:

1. Jiga Gheorghe 1948-1950 director
2. Coraicu Iuliu 1948-1952
3. Sobester Alexandru 1949-1950
4. Korabian Gheorghe 1949 și 1953
5. Nemeth Ștefan 1949-1950
6. Ardeleanu Teodor 1950
7. Petrovici Gheorghe 1950-1951
8. Ionescu Matei 1950-1951
9. Popovici Valeriu 1951, director
10. Macsek Alexandru 1951-1952
11. Tătaru Liviu 1951
12. Săvulescu Mihai 1951-1955
13. Salcovschi Ludovic 1951-1955
14. Jozsa Alexandru 1952 și 1954-1955
15. Burlacu Mihai 1952-1955 director
16. Demeter Zoltan 1952-1953
17. Kocsis Karol 1952-1953
18. Ambruș Bella 1952-1955
19. Gionea Olga 1952
20. Vlădescu Romeo 1952-1955
21. David Francisc 1953-1954
22. Kokosovsky Mih. 1953

Tehnicienii:

Salcovschi Ludovic 1950-1954
Lazăr Ion 1951-1955

✓ SIBIU - ȘURA MICĂ ȘI SĂLIȘTE



Șura Mică - hangar - 1951

Între 1950 și 1951 lângă Sibiu pe aerodromul de la Șura Mică are loc o activitate susținută de planorism. Comandantul școlii Ion Crăcăoanu secondat de Petre Crăciuneanu, șef de pilotaj, duc împreună cu instructorii din subordine o activitate remarcabilă, timp de doi ani până la desființarea acestei școli care se mută la 1 aprilie 1952 la școala de la Săliște nou înființată, care beneficiază și de aportul unei pante pentru zbor plutit, în apropiere. Frumoasa școală de la Săliștea Sibiului va lucra cu un bun randament până în 1958 la 6 mai când va fi și ea desființată. Aici în 1956 se va ține un curs special de acrobație cu planorul, care va confirma câțiva piloți bine pregătiți care vor face deliciul viitoarelor demonstrații aeriene. Aceștia se vor numi Alexandru Jozsa, Titi Enăchescu și Romeo Vlădescu.

Instructori:

Șura Mică

1. Crăcăoanu Ion 1950-1951, director
2. Crăciuneanu Petre 1950-1951
3. Jozsa Alexandru 1950
4. Griva Mircea 1951
5. Lagara Nicolae 1951
6. Tordai Alexandru 1951
7. Bitea Ilie 1951

Săliște

1. Crăcăoanu Ion 1952-1953, director
2. Crăciuneanu Petre 1951-1953
3. Gâlcă Gheorghe 1952-1955
4. Griva Mircea 1952-1954
5. Lagara Nicolae 1952-1954
6. Bitea Ilie 1952-1956
7. That Alexandru 1952-1954
8. Mihalca Gavril 1953-1954, director
9. Mișuțiu Stelian 1953
10. Conțu Nicolae 1953-1957
11. Crețu Ion 1953
12. Dragomir Constantin 1953
13. Coman Ion 1954
14. Parasca Mihai 1954-1956
15. Zibula Reinhold 1954
16. Vlădescu Romeo 1955
17. David Francisc 1955
18. Bogdan Cornel 1955-1958, director
19. Jozsa Alexandru 1956
20. Ambruș Adalbert 1956-1957
21. Costin Eugen 1957
22. Bădaș Zosim 1957-1958
23. Korabian Gheorghe 1958

Tehnicienii:

1. Andrievici Corneliu 1950-1955
2. Zimț Mihai 1954-1958
3. Dud Nicolae 1956-1958
4. Salcovschi 1957-1958

✓ GEAMĂNA-PITEȘTI



Geamăna - localul școlii și hangar - 1951

În 1951 la 5 km vest de Pitești, lângă comuna Geamăna se deschide o școală de planorism dotată exemplar cu primul hangar din beton armat al școlilor sportive și cu toate anexele necesare bunei desfășurări a unei activități cu internat. Comandantul școlii este numit Mihai Adăscăliței. La 23 martie 1952 personalul și materialul de zbor și auxiliar este mutat la noua școală Preajba, de lângă Tg. Jiu (La Geamăna, urmând să se desfășoare activitate de zbor cu motor).

Din 1958 până în 1962 se reia instruirea de planorism și antrenament-performanță, sub conducerea lui Valeriu Popovici, apoi Eugen Costin și Ion Dragon, după care urmează o lungă pauză, până în 1975.

Din 1975 până în 1986 se reia activitatea pe Geamăna în anul 1987 și 1988 personalul școlii împreună cu materialul de zbor se mută la Craiova – Balta Verde pentru doi ani, reluându-și activitatea pe terenul propriu în 1989.

Aici s-au ținut începând din 1958 opt competiții din care patru concursuri de selecție și patru campionate naționale cu invitați din străinătate, marea majoritate a acestora fiind rodul străduințelor și insistențelor lui Vasile Tudor pilot de performanță al acestui aeroclub, mare animator și propagandist al aviației sportive.

De aici în cadrul campionatelor naționale s-au realizat șapte recorduri republicane.

Această școală fără să strălucească în mod deosebit a prestat permanent o muncă valoroasă la formarea piloților sportivi și a celor de performanță.

Instructori:

1. Adăscăliței Mihai 1951, director
2. Maistrovici Gh. 1951
3. Gionea Iuliu 1951
4. Popovici Valeriu 1958, director
5. Costin Eugen 1958-1959, director
6. Vulpescu Th. 1958-1959
7. Comănescu Teodor 1958-59 și 1961-62
8. Blaj Pompiliu 1959-1960
9. Ion P. Gh. 1959
10. Dragon Ion 1960, director
11. Petrovici Gheorghe 1960-1961
12. Dimovici Miron 1961-1962
13. Cismaș Viorel 1975, director
14. Opreș Constantin 1975-1977
15. Covic Florian 1975-1998
16. Stârcu Titel 1975-1977
17. Benko Eduard 1976
18. Covic Marcela 1976-2000
19. Pop Mircea 1976-1980
20. Trîmbițașu Constantin 1978-1982
21. Iana Aurel 1980-1984, director
22. Bardoși Zoltan 1983
23. Cirezaru Eugen 1983
24. Tamaș Zoltan 1983
25. Meseșan Valeriu 1984-1985
26. Pînzaru Claudiu 1985
27. Simion Marian 1985
28. Petrescu Constantin 1989-2000
29. Arbone Mihai 1989-1991
30. Vasile Ionel 1992-2000, director
31. Ilie Aurelian 1992-2000

Tehnicienii:

1. Bucătaru Viorel 1951-1952
2. Manea Constantin 1951-1952
3. Teodorescu Constantin 1951-52 și 1975-79
4. Ștefan Ion 1960-1962
5. Stelea Stelian 1958-1962
6. Pană Ionel 1978-2000
7. Chesaru Gheorghe 1980-2000

✓ PREAJBA-TG. JIU

De la 1 aprilie 1952 pe fostul aerodrom de campanie de la Preajba la 5 km nord-est de Tg. Jiu, cu o dotare acceptabilă se inaugurează o activitate de planorism. Aici se va lucra neîntrerupt până în 1958, când școala se va desființa, iar toată zestrea va fi transferată la Săulești-Deva.

Primul comandant al școlii Mihai Adăscăliței ca și cei care l-au urmat din 1955 au depus o muncă susținută de „cenușăreasă” fără ca Preajba să se evidențieze în mod deosebit. Din 1953 este dotată cu un nou hangar.

La 9 septembrie 1956 cu ocazia unui miting aviatic șeful de pilotaj Teodor Corneșanu, fiu al plaiurilor Oltene, își pierde viața într-o demonstrație de acrobație, la mică înălțime, sărindu-i o aripă de la planorul care nu era conceput pentru acest gen de evoluții.

Instructorii:

1. Adăscăliței Mihai 1952-1954
2. Corneșanu Tudor 1952-1956
3. Sobester Alexandru 1952-1953
4. Gionea Iuliu 1952
5. Totoianu Augustin 1952-1953
6. Gal Ion 1952
7. Tordai Alexandru 1952, 1955 și 1957
8. Blaj Pompiliu 1952-1957
9. Dragon Ion 1952-1955
10. Balo Ladislau 1953-1955
11. Lucaniuc Leon 1953
12. Vulpescu Teodor 1953-1957
13. David Aurel 1956
14. Culeniuc Nicolae 1957

Tehnicienii:

1. Manea Constantin 1953-1954
2. Teodorescu Constantin 1952-53 și 1956-57
3. Saiu Nicolae 1955-1957
4. Toderășu C. 1957

✓ SUCEAVA - SCHEIA și SALCEA

La 25 august 1955 la Scheia la 5 km sud de Suceava, se deschide o școală de planorism care va funcționa în două etape până în iulie 1984 și anume: 1955-1961 prima etapă și septembrie 1975 până la sfârșitul lunii iulie 1984. Pe acest teren dificil se va lucra cu frumoase rezultate până la strămutarea la Salcea la 15 km est de Suceava pe șoseaua spre Botoșani.

Condițiile de la Salcea fiind net superioare, cu un spațios hangar din beton armat și în timp cu o dotare administrativă model, cu săli de curs, de mese, dormitoare și ateliere.



Salcea - vedere aeriană - 1985

Trebuie evidențiată munca de mare gospodar a comandantului Paul Cernișov atât la Scheia din 1975 cât și cea de la Salcea din 1984, până la pensionare în 1989.

Prin relațiile lui Cernișov Întreprinderea de Reparații Auto (IRA) Suceava (la solicitarea Serviciului Tehnic din Centrală) realizează în 1983 prototipul unui aotomosor bitambur de mare putere, autopropulsat, furnizând până în 1986 o serie de 16 exemplare care au dotat cu mare randament activitatea de planorism din toată țara.

Procesul de formare piloți și instruire superioară de performanță s-a făcut cu rezultate remarcabile.

De la Scheia în 1960 șeful de pilotaj Manu Paul și comandantul școlii Nicolae Sirianu realizează un record de distanță pentru planoare biloc de 355 km până lângă Slobozia județul Ialomița.

Din 1986 până în 1988 au loc, la Slacea, patru campionate și un concurs al țărilor socialiste, desfășurate în condiții optime, de asemenea, aproape anual concursul intern de aterizare la punct fix dotat cu cupa „Cocorul de argint”.

Colectivul de muncă de la Slacea poate fi un frumos exemplu de coeziune și atmosferă sănătoasă.

După revoluție instructorul Ion Gheorghiu cu mult elan și multă competență a început din 1995 să editeze o revistă de aviație, bine concepută și documentată plină de informații interesante, care a umplut un gol de mult resimțit.

Instructori:

Scheia

1. Burlacu Mihai 1955
2. Demeter Zoltan 1955-1956
3. Coman Ion 1955
4. Manu Paul 1956-1961
5. Sirianu Nicolae 1956-1960
6. Dimovici Miron 1959-1960
7. Enăchescu Titi 1959-1960
8. Minea Titus 1960
9. Mihăilescu Gh. 1961
10. Cernișov Paul 1975-1984
11. Simon Romeo 1975-1984
12. Gheorghiu Ion 1975-1984
13. Miron Alexandru 1975-1978
14. Chirilă Ștefan 1981-1982 și 1984
15. Pentilescu Haralamb 1980-1984

Salcea:

1. Cernișov Paul 1984-1989
2. Gheorghiu Ion 1984-1999
3. Simon Romeo 1984-1997
4. Chirilă Ștefan 1984-1999
5. Pentilescu H. 1984-2000
6. Hodea Dorel 1987-1993
7. Șindilaru Cornel 1987-2000
8. Văsui Gheorghe 1990-2000
9. Trelea Sorin 1991-1995 voluntar

Tehnicienii:

1. Slacovschi Ludovic 1955
2. Moraru Ilie 1960-1961
3. Moraru Silvestru 1961
4. Tyron Alvin 1975-1991
5. Gorgan Mihai 1975-2000

6. Ștefănschi Emilian 1976
7. Huma Dorel 1978-1996
8. Vicol Vasile 1978-1998
9. Galan Ion 1979-1997
10. Petriuc Gheorghe 1979-1999
11. Prepelită Marcel 1979-1999
12. Bujdei Mihai 1980-1999
13. Bursuc Mircea 1984-1999

✓ BACĂU

La Bacău, lângă o mahala, în nordul orașului, la Gheraești, în 1955 se deschide o școală de planorism care va funcționa până în 1963 cu o dotare minimă, dar cu un bun randament cu profil de elevi externi, conform liniei adoptate de AVSAP.

Instructorii care au încadrat acest „punct de zbor” au fost:

1. Coman Ioan 1955-1957
2. Durău Florin 1955-1957
3. Blaj Pompiliu 1958-1959
4. Nistor Ion 1959-1960
5. Enăchescu Titi 1960-1963
6. Gal Ion 1960-1963

Tehnicienii:

1. Costache Ștefan 1959-1963
2. Gherasim Constantin 1960-1963

✓ CĂLĂRAȘI

În 1955 și 1956 pe aerodromul situat la circa 5 km est de oraș, unde lucra școala de zbor cu motor sub conducerea lui Constantin Manolache, se creează și un punct de zbor pentru planoriști, cu o dotare minimă materială și de personal, format din următorii instructori:

1. Ignat Costică 1955-1956
2. Gal Ion 1955-1956
3. Șoflete Ion 1955
4. Maistrovici Gh. 1956
5. Dragon Ion 1956

✓ GALAȚI

La Galați în estul orașului pe aeroportul comun cu TAROM-ul, în 1955 se deschide o activitate redusă de planorism, cu regim extern care a funcționat în două etape 1955 și 1958 până în 1960. Personalul de deservire și dotarea cu material pentru zbor s-a redus la un minim de planoare și un aotomosor. S-au format piloți categoria C specifică terenurilor de șes.

Personalul acestui punct de zbor a fost alcătuit din: instructorii Ardeleanu Teodor, Dimovici Miron și David Aurel pentru anul 1955 și Zibula Reinhold, Georgescu Gheorghe și Podgoreanu Alexandru pentru 1958-1960.

Tehnicienii: Ivan Nicolae și Zolti Nicolae.

✓ CONSTANȚA

Din 1955 la Palas în sudul Constanței se înființează o școală de planorism cu regim extern care va funcționa în două etape 1955-1957 și 1960-1962. Marele oraș port va furniza cu generozitate elevii necesari care vor obține brevetele elementare A, B și C instruiți la aotomosor.

În anul 1990 la Tuzla la 20 km sud de Constanța, pe timpul sezonului de vară a funcționat un punct de zbor cu remoraj de avion și formare piloți sportivi direct în dublă comandă deservit de un singur instructor, Nicolae Mihăiță.

Personalul care a lucrat în prima perioadă având comandant pe Nicolae Sirianu a fost compus din instructorii: Durău Florian, Mihai Săvulescu, Gal Ion și Ludovic Șalcovschi maistru tehnician (1955-1957).

În a doua perioadă (1960-1962) sub conducerea lui Eugen Costin au lucrat instructorii Munteanu Iosif și Parasca Mihai și Vladimir Surugiu ca maistru de întreținere.

✓ DEVA – SĂULEȘTI, județul Hunedoara



Deva - Săulești

La 5 km est de Deva în vecinătatea căii ferate magistrale pe fostul aerodrom de ocazie al activității de remoraj de avion din 1948 de la tabăra Calan, lângă comuna Sântuhaln, la marginea comunei Săulești, din 1955 până în 1964 într-o primă etapă și apoi din 1976 neîntrerupt, până la apariția acestor rânduri, activează o școală de planorism dotată la început cu zestrea școlii desființate de la Petroșani.

Primul comandant până în 1958 a fost Gheorghe Korabian care cu răbdare și sprijin local, a gospodărit-o și a realizat o frumoasă activitate de instruire, după care a urmat Ladislau Ballo, până la întreruperea activității din 1964.

Reluarea programului de zbor s-a făcut după o întrerupere de 12 ani, în 1974 sub comanda lui Ion Porumbu care a activat aici până la pensionare în 1991, timp în care a realizat cu valoroșii instructori ai școlii, multe serii de piloți sportivi și o intensă muncă de dezvoltare a zborului de performanță, aici obținându-se multe C-uri de argint și probe pentru aur.

Deva a fost în multe rânduri gazda antrenamentelor lotului național și din 1988 a șase campionate de acrobație. Trebuie menționat și faptul că cea mai talentată planoristă de la noi, multicampioană națională după anii 80' și deținătoarea a opt valoroase recorduri naționale este Fernanda Jurcă, un produs deosebit al acestui aeroclub.

De asemenea, nu trebuie omis nici faptul că prin străduința conducerii de după revoluția din 1989, cu sprijin local și implicarea totală a comandantului Adel Stef, aeroclubul Dacia Deva, posedă la ora actuală cele mai de invidiat dotări moderne de gospodărie aviatică, la nivel internațional.

Urmează lista instructorilor și tehnicienilor care au lucrat aici cu frumoase rezultate:

Instructori:

1. Korabian Gheorghe 1955
2. Ballo Ladislau 1955-1963
3. David Francisc 1955-1957
4. Bogdan Cornel 1958
5. David Aurel 1958-1960
6. Chioreanu Eugen 1961-1963

7. Peter Wiliam 1961 voluntar
8. Porumbu Ion 1976-1991
9. Câmpean Simion 1976-2000
10. Togănel Ștefan 1976-1977 și 1994-2000
11. Csapo Zoltan 1978-1983
12. Neaga Vasile 1980-1998
13. Stef Adel 1984-2000
14. Marton Alexandru 1987-89 și 1991-2000
15. Stamate Gheorghiță 1987-2000
16. Goț Valentin 1989-2000
17. Porumbu Cătălin 1990-1995
18. Bortoș Augustin 1991-2000
19. Tanc Grațian 1991-2000
20. Moldovan Sorin 1998-2000

Tehnicienii:

1. Ghenciulescu Gh. 1955
2. Dud Nicolae 1958-1963
3. Marko Teodor 1960-1962
4. Melinte Ion 1976-1999
5. Berariu Remus 1976-2000
6. Costin Dumitru 1976-1980
7. Părau Jian 1976-1998
8. Tineghe Gh. 1976-2000
9. Fieraru Nicolae 1979-1999
10. Oroianu Gheorghe 1979-1999
11. Negruț Dan 1980-1999
12. Telea Florin 1980-1999
13. Zăloagă Nicolae 1981-1999

✓ BAIĂ MARE

În 1957 la Recea, 5 km sud-vest de Baia Mare, se deschide o nouă școală care va funcționa tot cu regim extern, condusă de Vasiliu Bochiș până la 20 august 1962, când este desființată.

Aici s-a instruit la automotor în simplă și dublă comandă cu rezultate bune și în anumite perioade s-au bucurat și de aportul avionului remorcher.

Din 1973 activitatea se mută pe aerodromul comun cu TAROM-ul de la Tăuți-Măgheruș, la 7 km vest de Baia Mare pe un teren propice li bine degajat, unde beneficiază de un modern hangar spațios în timp adăugându-se și al doilea, tot atât de generos. Comandant este tot Bochiș, până la pensionarea sa în 1979. Se prestează o muncă de instruire bine făcută, în special accentul fiind pus pe formarea de piloți sportivi, programul pentru performanță fiind mai diluat în raport cu școlile care au o preocupare principală pentru acest capitol. La acest aerodrom s-a înregistrat un singur record național.

Baia Mare de-a lungul timpului a beneficiat în general de un personal care a lucrat cu dăruire și abnegație. Iată numele lor:

Instructori:

1. Bochiș Vasiliu 1957-1962 și 1973-1979
2. Iliescu Mihai 1957-1959
3. Rădoi Ioan 1957-1960
4. That Alexandru 1961-1962
5. Balasz Vasile 1973-1975
6. Șerban Nicu 1973-1996
7. Pop Zaharia 1975-1994
8. Prodan Valer 1977-1982
9. Pop Vasile 1978-2000

10. Vartomolei Mircea 1980-2000
11. Perța Viorel 1984-1994
12. Ocian Julien 1996-2000
13. Săsăran Mircea 1996-2000

Tehncieni:

1. Oșanu Gheorghe 1957-1962
2. Săndulescu Eracle 1959-1962
3. Dan Alexandru 1960
4. Pădureanu Mircea 1973-1987
5. Vereș Augustin 1974-1990
6. Filip Ioan 1977-1999
7. Crăciun Nicolae 1979-1999
8. Pop Ioan 1980-1999
9. Verdeș Ion 1979-1999
10. Volos Vasile 1979-1999
11. Gafița Vasile 1999

✓ **STREJNIC-PLOIEȘTI**

Strejnic - hangar, planoare - 1961

Din 1958 până în 1970 pe aerodromul în vestul Ploieștiului de la Strejnic în paralel cu activitatea de zbor cu motor și parașutism se înființează și una de planorism care va lucra cu bun randament și rezultate, atât la formare cât și la performanță. Necesitatea acestei măsuri a fost dictată prin desființarea școlii de la Câmpina, care a furnizat o mare parte din materialul de zbor.

La Strejnic în 1960 și 1961 au avut loc campionatele naționale de planorism cu invitați străini și s-au obținut 11 recorduri. Aici s-au realizat multe insigne de argint.

Din personalul activității de planorism au făcut parte:

1. Leș Gheorghe 1958-1961
2. That Alexandru 1958-1959
3. Manu Paul 1959-1970 (1960-1962 director)
4. Demeter Zoltan 1960-1962
5. Durău Florian 1960-1962
6. Burlacu Mihai 1962-1970, director
7. Ulici Octavian 1965-1970

Tehncieni:

1. Ivănescu Constantin 1958-1965
2. Ardeleanu Nicolae 1959-1970

✓ **ORADEA**

Pe aeroportul din marginea e vest a orașului Oradea, între 1959 și 1964 are loc o primă etapă a activității de planorism condusă de Viorel Cismaș, caracterizată la început prin instruire clasică A, B și C la automosor direct în simplă

comandă, apoi mixtă și în final numai în dublă comandă.

A doua etapă s-a desfășurat după o întrerupere de aproape un deceniu și a reînceput la 1 martie 1983, continuând fără întrerupere. În continuare instruirea s-a făcut în dublă comandă în remoraj la automosor și avion, brevetând piloți sportivi, din care o parte au îmbrățișat zborul de performanță cu frumoase realizări, devenind membrii ai lotului național.

Instructori:

1. Cismaș Viorel 1959-1963
2. Cociovski Mihai 1959-1960
3. Tordai Aelxandru 1959-1964
4. Popa Viorel 1983-2000, director
5. Manicea Gheorghe 1983-2000
6. Iftode Petru 1984
7. Preda Nicolae 1989-1993
8. Căpușan Marin 1989-1993
9. Lupaș Virgil 1990-2000
10. Demian Radu 1993-1996
11. Ghib Mircea 1994-2000
12. Noje Dan 1994-2000 voluntar

Tehncieni:

1. Dăneasa Ion 1960-1961
2. Lengel Nicolae 1960-1964
3. Ciocan Gicu 1985-1988
4. Cilibiu Ion 1985-1988
5. Ferche Mircea 1985-1998

Piloți remorcheri:

- Vasui Gheorghe 1985-1989
Arbone Miahî 1985-1989
Vasile Marian 1985-1989

✓ **SATU MARE**

În 1984 se inaugurează pe aeroportul din nordu-vestul orașului Satu Mare, o activitate de planorism care să satisfacă necesarul local. Instruirea piloților sportivi s-a făcut pe planoare moderne tip IS-28B2, pentru programul de dublă comandă, iar la simplă comandă și planorul de performanță IS-29D2.

Personalul instructor care a lucrat cu modestie și competență a fost compus din:

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| 1. Munteanu Ionel 1984 | 8. Stan Lucian 1998-2000 |
| 2. Csapo Zoltan 1984-1998 | |
| 3. Fazekas Iuliu 1984-2000 | |
| 4. Florea Marius 1984-1998 | |
| 5. Achim Ion 1992-1993 | |
| 6. Chirea Costică 1998-2000 | |
| 7. Boroș Zoltan 1998-2000 | |

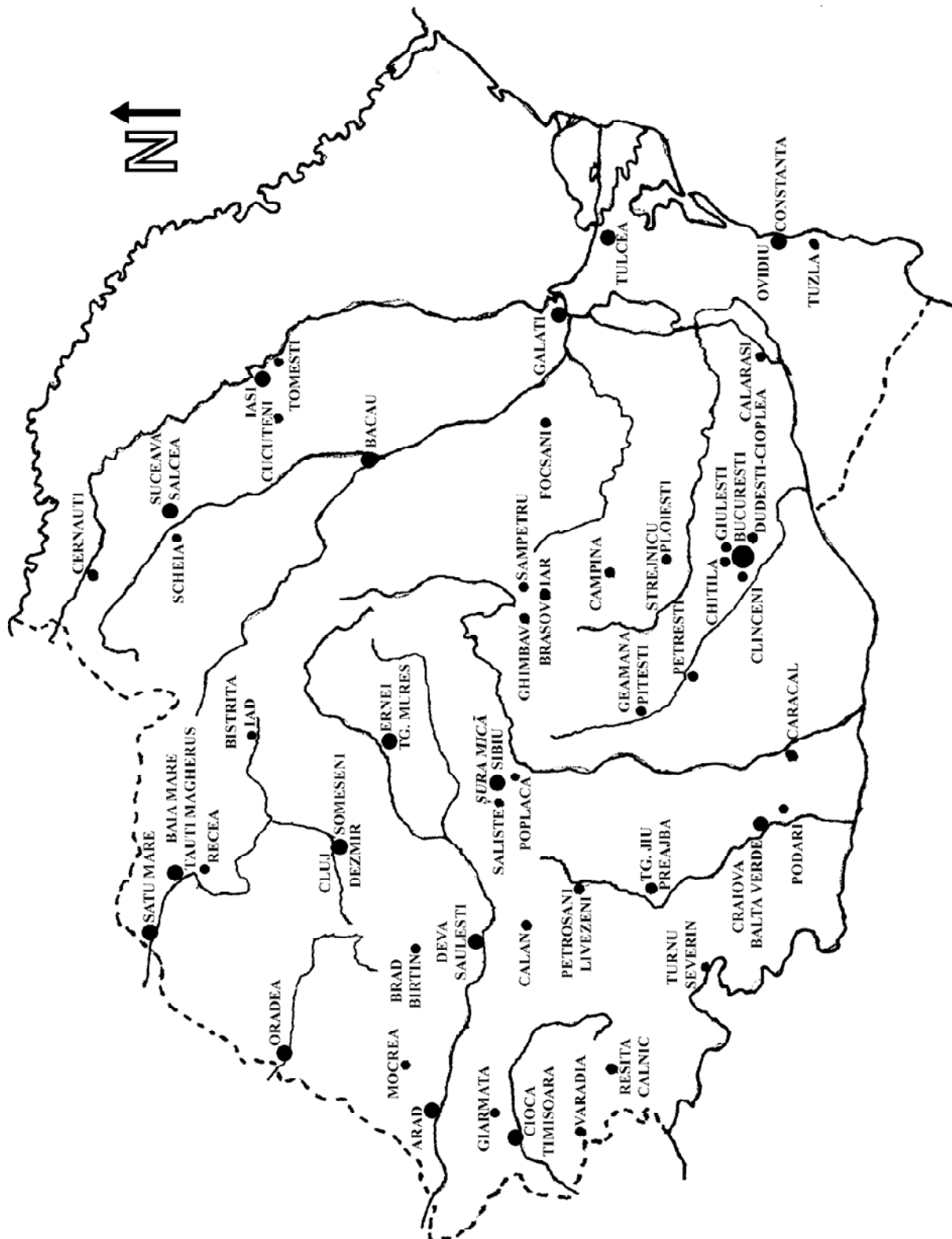
Tehncieni:

- Buliga Viorel
Iane Sabin
Marian Iuliu
Pașca Felician

✓ **TULCEA**

Aeroclubul s-a înființat în 1998 prin sprijinul local și la insistențele comandantului detașamentului de planorism din Aeroclubul României, Marian Simion. S-a desfășurat o activitate frumoasă de început, cu o dotare minimă, un automosor bitambur și două planoare biloc IS-28B2. S-au brevetat șapte piloți sportivi instruiți în două serii de instructori detașați de la alte aerocluburi din țară. Instructori:

- | | | | |
|------------------|----------|----------------|---------|
| 1988 | | 1999 | |
| Claudiu Pânzaru | Iași | Fl. Stăuceanu | Craiova |
| Vasile Balasz | Cluj | Moldovan Sorin | Deva |
| Florin Stăuceanu | Clineeni | Benko Eduard | Arad |
| Valentin Goț | Deva | Hațegan Vasile | Arad |



Harta cu răspândirea școlilor de planorism din România, de la începuturi până în prezent

O analiză sumară a activității școlilor împarte aproximativ perioada cuprinsă între 1930 și 2000 în mai multe părți distincte și anume:

I. 1930-1935 – perioada înființării timide de școli organizate.

II. 1935-1945 – perioada înființării oficiale de școli și consolidarea lor cu program de internat în instruire pentru categoria A, B și C și antrenament cu metoda exclusivă de instruire directă în simplă comandă, cu performanțe puține din cauza războiului în special și a unei optici obtuze în general.

III. 1945-1948 – perioada tulbure de după război, când s-a zburat aproape ilegal cu multe sacrificii din partea instructorilor.

IV. 1948-1955 – perioada de instruire intensivă aproape aberantă când s-au format anual, direct în simplă comandă, de la 1000 până la 3000 de piloți cu un consum nervos împins la extrem, pentru personalul instructor și tehnic.

V. 1955-2000 – când formarea forțată, intensivă se dezumflă și se trece pe cealaltă extremă, a unei formări din ce în ce mai lejere și mai comode, numărul brevetaților scade mai mult decât îngrijorător. În această perioadă se trece treptat la instruirea numai în dublă comandă (din 1960) mai relaxantă și mai scutită de emoții, dar cu costuri mult mai mari și cu personal tehnic foarte diversificat, chiar excedentar.

*

*

*

CAPITOLUL VII

EVOLUȚIA RECORDURILOR NAȚIONALE

Notă: conform normelor F.A.I. planoarele monoloc sunt încadrate la „clasa D-1”, iar cele biloc la „clasa D-2” (pentru ambele sexe) motiv pentru care vom adopta în continuare denumirea „clasa D-1” masculin și feminin. Și „Clasa D-2” masculin și feminin.

Zborul plutit de durată la noi în țară este inaugurat la 18 septembrie 1932 de ing. Egon Pastior care reușește să se mențină în aer 15 min. la panta de la Poplaca de lângă Sibiu (cu cel de-al doilea planor construit de el „Pastior II”).

În anul următor la aceeași pantă, Pastior realizează un zbor de durată de 2 h și 5 min. cu un planor Grunau Baby I A, construit tot de el.

Aceste zboruri reprezintă efectiv primele recorduri de durată de la noi care nu au fost însă omologate din lipsă de preocupare. Până în anul 1938, când federația noastră de specialitate începe omologarea, nu se mai semnalează nimic demn de consemnat.

Durăta

Clasa D-1, masc.

- 4 august 1938 – Mihail Golescu – 8 h și 3 min., pl. Komar la Beszniechowa – Polonia.
- 30 august 1938 – Mihail Golescu – 9 h și 5 min., pl. Komar la Beszniechowa – Polonia.
- 2 septembrie 1938 – Hubert Clompe – 10 h și 7 min., pl. Rhonbussard la Sânpetru – Brașov.
- 18 iunie 1944 – Gh. Brănescu – 20 h și 24 min., pl. Salamandra la Sânpetru – Brașov.

Clasa D-1, fem.

- 12 noiembrie 1949 – Valentina Ghinea – 10 h și 15 min., pl. Grunau Baby IIB la Sânpetru – Brașov.

Clasa D-2, masc.

- 20 septembrie 1950 – Mircea Finescu și Alexandru Macsek – 11 h și 15 min., pl. Krainich la Dezmir.
- 11 mai 1951 – Mircea Finescu și Alex. Macsek – 17 h și 9 min., pl. Kranich la Dezmir.

Notă: În 1954 F.A.I. desființează această probă de la categoria recordurilor naționale și mondiale, motiv pentru care nu se mai fac tentative.

Distanță liberă

Clasa D-1 masc.

- 12 iunie 1938 – Valentin Popescu – 52 km, pl. SG-3 – Bezniechowa – Biscowice – Polonia.
- 1 septembrie 1938 – Ilie Stan – 90,5 km, pl. SG-3 – Bezniechowa – Kulna – Polonia.
- 22 iunie 1939 Cernescu Eugen – 112 km, pl. Baby – Sânpetru – Leordeni.
- 2 octombrie 1948 – Finescu Mircea 126 km, pl. Weihe – Calan – Vard.
- 18 mai 1950 – Finescu Mircea 178 km, pl. Weihe – București – Medgidia.
- 11 iunie 1950 – Cucu Gheorghe 235,8 km, pl. Weihe – Mocrea – Ucea de Jos.
- 21 iunie 1950 Popa Ovidiu – 297 km, pl. Weihe – Sânpetru – Verbiane-Bulgaria.
- 13 iunie 1952 – Cucu Gheorghe 318 km, pl. Sohaj – Dezmir – Ziliștea.
- 11 august 1953 – Finescu Mircea 384 km, pl. Pescăruș – Iași – Giurgiu.
- 17 iunie 1961 – Finescu Mircea 511 km, pl. Mucha – St. Leszno – Chyzowce – Polonia.

Clasa D-1 fem.

- 8 august 1950 – Popescu Rodica 90 km, pl. Sohaj – Giulești – Ghimpați.
- 10 iulie 1956 – Ștefănescu Toni 202 km, pl. Sohaj – Dudești – Cernov-Bulgaria.
- 14 iulie 1957 – Roșianu Aurelia 283,5 km, pl. Sohaj – Iași – Alexeni.
- 30 august 1963 – Roșianu-Gheorghiu Aurelia 325,5 km, pl. IS-3D – Iași – Cuza Vodă.

Clasa D-2 Masc.

- 5 octombrie 1948 – Crăiniceanu Petre (Crăiniceanu Lucia pasager) 105 km, pl. Krainich II – Calan – Săcădate.
- 13 mai 1949 – Lutsch Stefan și Iliescu Mihai (neomologat din lipsă de interes) 135 km, pl. Krainich – Tg. Mureș – Orăștie.

- 20 iunie 1950 – Adăscăliței Mihai cu Mihăilescu Gh. 130 km, pl. Kranich – Sânpetru – Smeeni (jud. Buzău).
- 8 august 1953 – Popa Ovidiu și Cociustergiu Nic. 152 km, pl. RG-2 Partizan – Dudești – Cochirleni (Cerna Vodă).
- 15 iunie 1957 – Gâlcă Gh. cu Anca Dumitru 279 km, pl. RG-2 Partizan – Iași – Hârșova.
- 9 iulie 1959 – Mihăilescu Gh. cu pasager 327 km, pl. RG-2 Partizan – Iași – Călărași.
- 13 iunie 1960 – Manu Paul și Sirianu Nicolae 355 km, pl. RG-9 Albatros – Scheia – Burdușelu (Slobozia).
- 30 august 1963 – Alexa Ion și Nicolae Mihăiță – 429 km, pl. Bocian – Iași – Zimnicea.

Clasa D-2 fem.

- 4 iulie 1953 – Ghinea Valentina și Ștefănescu Toni 111 km, pl. RG-2 Partizan – Dudești – Ciulnița.

- 6 iulie 1953 – Ghinea Valentina cu Pâslaru Vladimir 150 km, pl. RG-2 Partizan – Dudești – Cobadin (record mixt).
- 7 iulie 1953 – Ghinea Valentina și Ștefănescu Toni 152 km, pl. RG-2 Partizan – Dudești – Cochirleni.

Distanță țel fix

Clasa D-1 masc.

Prima distanță cu țel fix a fost efectuată la 10 mai 1944 de către instructorul Dumitru Cotescu cu un planor Weihe pe traseul Mocrea – Timișoara de 60 km. Pentru acest zbor nu s-au făcut forme de omologare.

- 10 iulie 1950 - Bogdan Cornel 145 km, pl. Sohaj – Iași – Tecuci.
- 11 iulie 1950 - Csomos Attila 192 km, pl. Weihe – Dezmir – Sânpetru.
- 7 august 1950 - Popa Ovidiu 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- Iliescu Mihai 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- Cârstoiu Mircea 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- Macsek Alexandru 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- Cucu Gheorghe 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- Manu Paul 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- Finescu Mircea 212 km, pl. Sohaj – Giulești – Constanța.
- 23 iunie 1954 - Finescu Mircea 305 km, pl. IS-3 „țeava” – Leszno – Kielce – Polonia.
- 3 iulie 1958 - Gâlcă Gheorghe 340 km, pl. IS-3D – Iași – Constanța.

Clasa D-1 fem.

- 8 iulie 1951 – Gionea Olga 110 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița
- 8 iulie 1951 – Ghinea Valentina 110 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița
- 26 iulie 1956 – Roșianu Aurelia 126 km, pl. Sohaj – Dudești – Fetești.
- 22 iulie 1960 – Roșianu Aurelia 201 km, pl. IS-3D – Strejnic – Râmnicu de Jos.

Clasa D-2 masc.

- 14 iulie 1957 – Popa Ovidiu și Costăchescu Traian 202 km, pl. CT-2 – Iași – Rm. Sărat.
- 3 iulie 1958 – Petrovici Gheorghe și Bardaș Aurel 221,7 km, pl. RG-2 Partizan – Clinceni – Constanța.
- 9 iulie 1959 – Mihăilescu Gh. cu pasager 327 km, pl. RG-2 Partizan – Iași – Călărași.

Clasa D-2 fem.

- 7 iulie 1953 – Ghinea Valentina și Ștefănescu Toni 111 km, pl. RG-2 Patizan – Dudești – Ciulnița.

Distanță țel fix dus-întors

Clasa D-1 masc.

- 15 august 1950 - Iliescu Mihai 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- Demeter Zoltan 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- Macsek Alexandru 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- Cucu Gheorghe 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- Manu Paul 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- Cârstoiu Mircea 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- 7 iulie 1951 - Finescu Mircea 220 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița – Giulești.
- Popa Ovidiu 220 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița – Giulești.
- Iliescu Mihai 220 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița – Giulești.
- Gâlcă Gheorghe 220 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița – Giulești.
- Maistrovici Gh. 220 km, pl. Sohaj – Giulești – Ciulnița – Giulești.
- 5 iulie 1963 – Iliescu Emil 351 km, pl. Zephir-3 – Dunakeszi – Haiduszoboszlo și retur (Ungaria).

Clasa D-1 fem.

- 15 august 1950 – Popescu Rodica 100 km, pl. Sohaj – Giulești – Strejnic – Giulești.
- 18 iulie 1958 – Ghinea Valentina 115 km, pl. RG-5 Pescăruș – Geamăna – Ghimpați – Geamăna.
- 22 iunie 1959 – Ghinea Valentina 146 km, pl. RG-5 Pescăruș – Clinceni – Lehliu – Clinceni.
- 20 iulie 1964 – Roșianu-Gheorghiu Aurelia 162 km, pl. IS-3D – Clinceni – Roșiori de Vede – Clinceni.
- 24 iulie 1982 Coțovanu Elena 212 km, pl. Jantar standard – Iași – Săveni – Iași.
- 24 iulie 1982 – Juncă Fernanda – 212 km, pl. Jantar standard – Iași – Săveni – Iași.

Clasa D-2 masc.

- 17 mai 1955 – Cucu Gheorghe și Dragon Ion 208 km, pl. RG-2 Partizan – Dudești – Radu Negru (Călărași) – Dudești.

- 26 iulie 1958 – Petrovici Gh. cu Nicolae Mihăiță 260 km, pl. RG-2 Partizan – Clinceni – I. G. Duca – Clinceni.
- 29 iunie 1973 – Alexa Ioan și Bârleanu Dorel – 305 km, pl. Blanik – Iași – Galați – Iași.
- 26 iulie 1984 – Matta Arpad și Filip Stelian 344 km, pl. IS-28B2 – Clinceni – Balta Verde (Craiova) – Clinceni.

Clasa D-2 fem.

- 19 august 1981 – Giurgiu Mariana cu Martin Maria 132 km, pl. IS-28B2 – Arad – Ciumelgiu – Arad.

Viteză țel fix – 100 km**Clasa D-1 masc.**

- 4 iulie 1957 – Mihut Stelian 66,5 km/h, pl. IS-3C – Iași – Bârlad.
- 18 iulie 1958 – Popa Ovidiu 72,3 km/h, pl. IS-3D – Geamăna – Clinceni.
- 22 iulie 1960 – Gâlcă Gheorghe 83,82 km/h, pl. IS-3D – Strejnic – Misleanu.
- 6 iunie 1962 – Nicolae Mihăiță 111,6 km/h, pl. Jaskolka – Leszno – Mirosławice (în concurs în Polonia).

Clasa D-1 fem.

- 4 iulie 1957 – Ștefănescu Antoaneta 41 km/h, pl. RG-5 Pescăruș – Iași – Bârlad.
- 12 iulie 1958 – Roșianu Aurelia 51,2 km/h, pl. RG-5 Pescăruș – Geamăna – Craiova.
- 22 iulie 1960 – Roșianu Aurelia 75,692 km/h, pl. RG-5 Pescăruș – Strejnic – Misleanu.

Clasa D-2 masc.

- 8 mai 1958 – Finescu Mircea și Zibula Reinhold 62,796 km/h, pl. Partizan – Clinceni – Ciulnița.
- 22 iulie – Popovici Valeriu cu pasager (Nicolae Năstase) 85,58 km/h, pl. Bocian – Strejnic – Misleanu.

Notă: La 23 martie 1983 F.A.I. desființează această probă și o înlocuiește cu proba „viteză pe traseu dus-întors de 200 km”.

Viteză țel fix 200 km**Clasa D-1 masc.**

- 28 iulie 1960 – Iliescu Emil 59,04 km/h, pl. IS-3D – Strejnic – Râmnicu de Jos.
- 29 iunie 1962 – Bîndea Mihai 103,6 km/h, pl. Super Futar – În Ungaria în concurs.

Clasa D-1 fem.

- 28 iulie 1960 – Roșianu Aurelia 42,969 km/h, pl. IS-3D – Strejnic – Râmnicu de Jos.

Clasa D-2 masc.

- 3 iulie 1958 Petrovici Gh. și Bardaș Aurel 48,720 km/h, pl. Partizan – Clinceni – Constanța.

Notă: Această probă este desființată de F.A.I. la 25 martie 1983 și înlocuită cu proba de viteză dus-întors pe 500 km.

Viteză țel fix 300 km**Clasa D-1 masc.**

- 23 iunie 1954 – Finescu Mircea 74,500 km/h, pl. IS-3A Vuia II – Leszno – Kielce – Polonia.

Clasa D-2 masc.

- 9 iulie 1959 – Mihăilescu Gh. cu pasager 55,028 km/h, pl. Partizan – Iași – Călărași.

Notă: Această probă este desființată de F.A.I. la 25 martie 1983 și înlocuită cu „viteză dus-întors pe 750 și 1000 km”.

Viteză pe triunghi de 100 km**Clasa D-1 masc.**

- 7 august 1950 – Iliescu Mihai 27 km/h, pl. Sohaj I – Giulești – Crivina – Titu – Giulești.
- 16 august 1950 – Finescu Mircea 43,160 km/h, pl. Sohaj I – Giulești – Crivina – Titu – Giulești.
- 12 iulie 1951 – Finescu Mircea 55,500 km/h, pl. Sohaj II – Giulești – Crivina – Titu – Giulești.
- 25 iunie 1954 – Finescu Mircea 72,300 km/h, pl. IS-3 „țeavă” – Leszno – Raniero – Gestin – Leszno (Polonia).
- 20 mai 1963 – Finescu Mircea 91,900 km/h, pl. Zephir-3 – Iași – Vlădiceni – Sinești – Iași.
- 22 septembrie 1975 – Nicolae Mihăiță 94,312 km/h, pl. IS-29G – Clinceni – Tîrnava – Oncești – Clinceni.
- 12 septembrie 1980 – Nicolae Mihăiță 98,870 km/h, pl. Jantar 2B – Clinceni – Tîrnava – Oncești – Clinceni.

Clasa D-1 fem.

- 16 august 1950 – Popescu Rodica 32,6 km/h, pl. Sohaj I – Giulești-Crivina-Titu-Giulești.
- 12 iulie 1951 – Delaport-Ghinea Valentina 38,710 km/h, pl. Sohaj I – Giulești-Clejani-Vidra-Giulești.
- 11 iulie 1958 – Ștefănescu Toni 41,500 km/h, pl. Pescăruș – Geamăna-Puntea de Greci-Strîmbeni-Geamăna.
- 21 iunie 1959 – Roșianu Aurelia 46,500 km/h, pl. IS-3D – Clinceni-Videle-Beiu-Clinceni.
- 20 iulie 1960 – Roșianu Aurelia 48,425 km/h, pl. IS-3D – Strejnic-Mizil-Fierbinți-Strejnic.
- 6 august 1962 – Delaport-Ghinea Valentina 52,910 km/h, pl. IS-3D – Iași-Vlădeni-Lungeni-Iași.
- 14 iulie 1977 – Mărăcine Adriana 59,302 km/h, pl. Foka 5 – Baia Mare-Ardud-Livada-Baia Mare.
- 10 august 1979 – Jurcă Fernanda 67,658 km/h, pl. IS-29D2 – Iași-Sinești-Vlădiceni-Iași.
- 14 mai 1986 – Jurcă Fernanda 95,000 km/h, pl. Jantar-st – Arad-Pâncota-Cetatea Șoimuș-Arad.

Clasa D-2 masc.

- 10 iulie 1958 – Petrovici Gheorghe cu Burlacu Mihai 31,2 km/h, pl. Partizan – Clinceni – Fundeni – Tîncăbești – Clinceni.
- 17 august 1958 – Popovici Valeriu și Cismaș Viole 50,100 km/h, pl. Partizan – Geamăna – Puntea de Greci – Strîmbeni – Geamăna.

- 21 iulie 1960 – Popovici Valeriu cu pasager – 56,896 km/h, pl. Bocian – Strejnic – Mizil – Fierbinți – Strejnic.
- 20 mai 1963 – Cismaș Viorel Alexa Ioan – 63,400 km/h, pl. Bocian – Iași – Vlădeni – Sinești – Iași.
- 24 iunie 1965 – Bâdea Mihai și Leu Ioan 68,290 km/h, pl. Bocian – Clinceni – Videle – Toporu – Clinceni.
- 1 iulie 1965 – Finescu Mircea cu Ștefănescu Toni 71,330 km/h, pl. Bocian – Clinceni – Videle – Toporu – Clinceni.
- 26 mai 1974 – Nicolae Mihăiță cu Andrei Mihai 77,142 km/h, pl. Blanik – Clinceni – Târnava – Oncești – Clinceni.
- 4 august 1976 – Nicolae Mihăiță cu Lăzăroae Eugen 80,571 km/h, pl. Blanik – Clinceni – Târnava – Oncești – Clinceni.

Clasa D-2 femei

- 1 iunie 1981 – Giurgiu Mariana cu Dubeștean Mioara 47 km/h, pl. IS-28B2 – Arad – Cetatea Soimuș – Sinte Mică – Arad.
- 3 iunie 1981 – Giurgiu Mariana și Dubeștean Mioara 66,100 km/h, pl. IS-28B2 – Arad – Cetatea Soimuș – Sinte Mică – Arad.

Viteza pe triunghi de 200 km

Clasa D-1 masc.

- 3 august 1957 – Finescu Mircea 39,600 km/h, pl. Pescăruș – Clinceni – Strejnic – Lehliu – Clinceni.
- 27 iunie 1959 – Popa Ovidiu 48,420 km/h, pl. IS-3D – Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori – Clinceni.
- 14 august 1962 – Finescu Mircea 67,489 km/h, pl. IS-3D – Iași – Trușești – Pașcani – Iași.
- 10 iulie 1966 – Bâdea Mihai – 80,102 km/h, pl. Zephir-3 – Clinceni – Roșiori – Puntea de Greci – Clinceni.
- 21 aprilie 1976 – Vlădescu Dorin 84,862 km/h, pl. Foka 4 – în concursul țărilor socialiste, la Chișinău.
- 7 august 1979 – Finescu Mircea 86,194 km/h, pl. Jantar 2B – Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași.

Clasa D-1 fem.

- 14 august 1962 – Delaport-Ghinea Valentina 46,177 km/h, pl. IS-3D – Iași – Trușești – Pașcani – Iași.
- 21 iulie 1964 – Gheorghiu-Roșianu Aurelia 51,610 km/h, pl. IS-3D – Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori – Clinceni.
- 6 iulie 1978 – Coțovanu Elena 59,190 km/h, pl. Foka 5 – traseu 260 km în concurs la Sumen-Bulgaria.
- 7 august 1979 – Coțovanu Elena 68,763 km/h, pl. Jantar standard – Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași.

Clasa D-2 masc.

- 4 iulie 1961 – Adăscăliței Mihai cu pasager 48 km/h, pl. Bocian – Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori – Clinceni.
- 19 iunie 1965 – Bâdea Mihai și Datculescu Petre 60,290 km/h, pl. Bocian – Clinceni – Puntea de Greci – Roșiori – Clinceni.

Notă: La 25 martie 1983 F.A.I. desființează proba de viteză pe triunghi de 200 km.

Viteză pe triunghi de 300 km

Clasa D-1 masc.

- 3 iulie 1961 – Gâlcă Gheorghe 54,280 km/h, pl. Junius-18 – Győr – Estergom – Tapolka – Győr (Ungaria).
- 10 iunie 1962 – Finescu Mircea 61,100 km/h, pl. Iaskolka – Leszno – Mirosławic – Ostrow – Leszno (Polonia).
- 7 iulie – Iliescu Emil 66,810 km/h, pl. Zephir-4 – Dunakeszi – Maklar – Nyarlovcs – Dunakeszi (Ungaria).
- 10 iulie 1966 – Nicolae Mihăiță 75,555 km/h, pl. Zephir-4 – Clinceni – Bascov – Slacia – Clinceni.
- 12 iunie 1972 – Finescu Mircea 77,934 km/h, pl. Foka 5 – Orel – Livni Molo – Arnhangelscoe – Orel (URSS).
- 10 iunie 1974 – Bâdea Mihai 84,045 km/h, pl. IS-29D2 – Orel – Livni Molo – Arnhangelscoe – Orel (URSS).
- 17 septembrie 1980 – Nicolae Mihăiță 94,248 km/h, pl. Jantar-2B – Clinceni – Braniște – Izbiceni – Clinceni.
- 27 iulie 1981 – Nicolae Mihăiță 97,100 km/h, pl. Jantar-2B – Szeged – Abony – Doboz – Szeged (Ungaria).

Clasa D-1 fem.

- 2 septembrie 1979 – Coțovanu Elena 51,987 km/h, pl. Jantar standard – Iași – Pod Căracu – Girov – Iași.
- 4 august 1982 – Jurcă Fernanda 82,200 km/h, pl. Jantar standard – Iași – Săveni – Girov – Iași.
- 15 august 1985 – Giurgiu Mariana 87,290 km/h, pl. Jantar standard – Geamăna – Plosca – Balta Verde – Geamăna.

Clasa D-2 masc.

- 7 iulie 1965 – Șoflete Ion cu Codoban Alexandru 51,290 km/h, pl. Bocian – Clinceni – Bascov – Salcia – Clinceni.
- 3 august 1975 – Finescu Mircea cu Iliescu Emil 73,650 km/h, pl. IS-28B2 – Poitiers – Ardentes – Sorigny – Poitiers (Franța).

Viteză pe triunghi de 500 km

Clasa D-1 masc.

- 4 iunie 1982 – Rosch Erwin 96,456 km/h, pl. Jantar standard – Iași – Mănăstirea Humor – Mărășești – Iași.

Viteză țel fix 300 km dus-întors

Clasa D-1 masc.

- 15 mai 1992 – Bârsan Fredi (303 km) 67,835 km/h, pl. IS-29D2 – Iași – Rădăuți – Iași.

Clasa D-2 masc.

- 26 iulie 1984 – Matta Arpad și Filip Stelian 65,916 km/h, pl. IS-28B2 – Clinceni – Balta Verde – Clinceni.

Recorduri de înălțime absolută atinsă

Recordurile de înălțime cuprind două performanțe notabile neomologate din lipsa barografelor care nu erau instalate la bordul planoarelor respective. Aceste zboruri nefiind pregătite special de record.

Astfel, la 30 noiembrie 1940 pilotul Mircea Griva proaspăt C-ist cu un planor Grunau Baby Ia (la panta de est de la Sânpetru) este absorbit de un curent ascendent ondulatoriu generat de munții Ciucaș și urcat la aproape 4000 metri, după aprecierile făcute de pilotul unui alt planor aflat dedesubt, la o înălțime apropiată, care avea altimetru la bord.

La 11 noiembrie 1949 tot la Sânpetru în aceleași condiții instructorul Gh. Brănescu cu un planor Weihe, atinge 4300 m. Acesta a fost trimis în grabă de șeful de pilotaj ca să îl aducă la aterizare pe elevul de categoria C Ploscă Gh. care, decolat într-un zbor normal de antrenament (ca și Griva fără aparate de bord) a fost „aspirat” de curentul generos de undă lungă, până la 4300 m.

Clasa D-1 masc.

- 6 septembrie 1935 – Balș Gheorghe 700 m, pl. Komar – Beszpiechowa (Polonia).
- 7 iulie 1938 – Popescu Valentin 1250 m, pl. Komar – Beszpiechowa, termic (Polonia).
- 11 octombrie 1938 – Goleșcu Mihai 1430 m, pl. Komar – Beszpiechowa, termic (Polonia).
- 16 iulie 1951 – Finescu Mircea 4350 m, pl. Futar – București, în nori.
- 13 noiembrie 1963 – Finescu Mircea 7760 m, pl. Bocian – Sânpetru – Bucegi, undă.
- 18 noiembrie 1968 – Enăchescu Titi 8630 m, pl. Foka 4 – Sânpetru – Bucegi, undă.
- 13 noiembrie 1977 – Alexa Ion 8970 m, pl. Foka 5 – Sânpetru – Bucegi, undă.
- 14 noiembrie 1977 – Rosch Erwin 11050 m, pl. Foka 5 – Sânpetru – Bucegi, undă.

Clasa D-1 fem.

- 7 august 1950 – Popescu Rodica 1850 m, pl. Sohaj – Giulești-București, termic.
- 15 august 1950 – Popescu Rodica 2140 m, pl. Sohaj – Giulești-București, termic.
- 16 august 1950 – Popescu Rodica 2270 m, pl. Sohaj – Giulești-București, termic.
- 16 iulie 1951 – Ghinea Valentina 3050 m, pl. Sohaj – Giulești-București, în nori.
- 1 noiembrie 1976 – Coțovanu Elena 5150 m, pl. Foka 4 – Sânpetru-Brașov, undă.
- 13 noiembrie 1985 – Coțovanu Elena 7300 m, pl. IS-28B2 – Brașov, undă.
- 14 noiembrie 1987 – Jurcă Fenanda 7524 m, pl. IS-28B2 – Brașov, undă.

Clasa D-2 masc.

- 15 mai 1949 – Finescu Mircea cu Cucu Gheorghe 3600 m, pl. Krainich – Mocrea, în nori.
- 14 noiembrie 1965 – Finescu Mircea și Tudor Cornelia 7250 m, pl. Bocian – Brașov, în undă.
- 14 noiembrie 1987 – Sidon Sergiu și Arpad Matta 7633 m, pl. IS-28B2 – Brașov, în undă.

Clasa D-2 fem.

- 11 noiembrie 1975 – Coțovanu Elena și Cristofor Luminița 4125 m, pl. Blanik – Brașov, în undă.
- 15 noiembrie 1987 – Jurcă Fernanda și Coțovanu Elena 7711 m, pl. IS-28B2 – Brașov, în undă.

Recorduri de înălțime câștigată (după declanșare)

Clasa D-1 masc.

- 3 iunie 1949 – Finescu Mircea 3850 m, pl. Weihe – Mocrea, în nori.
- iunie 1953 – Finescu Mircea 4350 m, pl. Weihe – Bufta, în nori.
- 20 mai 1963 – Nicolae Mihăiță 4700 m, pl. IS-3D – Iași, în nori.
- 13 noiembrie 1963 – Finescu Mircea 6180 m, pl. Bocian – Brașov, în undă.
- 18 noiembrie 1968 – Enăchescu Titi 6630 m, pl. Foka 4 – Brașov, în undă.
- 13 noiembrie 1977 – Alexa Ion 7010 m, pl. Foka 5 – Brașov, în undă.
- 14 noiembrie 1977 – Rosch Erwin 8550 m, pl. Foka 5 – Brașov, în undă.

Clasa D-1 fem.

- 7 august 1950 – Popescu Rodica 1850 m, pl. Sohaj – Giulești, termic.
- 15 august 1950 – Popescu Rodica 2140 m, pl. Sohaj – Giulești, termic.
- 16 august 1950 – Popescu Rodica 2270 m, pl. Sohaj – Giulești, termic.
- 20 iulie 1951 – Ghinea Valentina 2730 m, pl. Sohaj – Giulești, termic.
- 11 noiembrie 1976 – Coțovanu Elena 3250 m, pl. Foka 4 – Brașov, în undă.
- 13 noiembrie 1985 – Coțovanu Elena 5175 m, pl. IS-28B2 – Brașov, în undă.
- 14 noiembrie 1987 – Jurcă Fernanda 5905 m, pl. IS-28B2 – Brașov, în undă.

Clasa D-2 masc.

- 1949 – Finescu Mircea și Macsek Alexandru 3000 m, pl. Krainich – Dezmir, în nori.
- 1955 – Finescu Mircea și Dragon Ion 3650 m, pl. Partizan – Dudești, în nori.
- 16 iulie 1964 – Nicolae Mihăiță și Datculescu Petre 4730 m, pl. Bocian – Clinceni, în nori.
- 14 noiembrie 1965 – Finescu Mircea și Tudor Cornelia 5125 m, pl. Bocian – Brașov, în undă.
- 14 noiembrie 1987 – Sidon Sergiu cu Matta Arpad 5396 m, pl. IS-28B2 – Brașov, în undă.

Clasa D-2 fem.

- 11 noiembrie 1975 – Coțovanu Elena și Cristofor Luminița 2325 m, pl. Blanik – Brașov, în undă.
- 15 noiembrie 1987 – Coțovanu Elena și Jurcă Fernanda 5815 m, pl. IS-28B2 – Brașov, în undă.

CAPITOLUL VIII

- COMPETIȚII 1940 – 2000 -
- UNDĂ LUNGĂ 1956 – 2000 -

Competițiile au rolul de a stimula zborul de performanță, măiestria concurenților și departajarea lor în funcție de forma de moment, dar mai ales de a selecționa valorile reale prin cernerea calitativă care se realizează în concursuri, prin varietatea și multitudinea probelor.

La acest capitol se vor avea în vedere mai multe genuri de întreceri pe care le vom trece în revistă, în această scurtă introducere, încercând explicarea și scopul lor.

Concursuri de casă care reunesc participanți din câteva aerocluburi interne sau chiar invitate din străinătate. În general puțini competitori, în unele cazuri numai din membrii aeroclubului organizator. Deci competiție de importanță minoră, vizând mai mult menținerea antrenamentului.

Concursuri de selecție care au loc între aerocluburi, în vederea desemnării participanților la campionatul național. Acestea au denumiri de concursuri județene și interjudețene. Noi le vom denumi cu genericul „selecție”.

Campionate naționale care se țin teoretic anual, la care participă numai concurenți selecționați din țară și lotul național din oficiu, în componența căruia intră primii clasai din campionatul anterior și cei calificați în urma concursului de selecție anuală și distanță descentralizată.

Campionatele naționale cu invitați străini la care în afara concurenților din țară iau parte și un număr mic de concurenți străini invitați în acest scop. Aceste invitații în general pe bază de reciprocitate de participare, au scopul unui schimb de experiență competițională și stimulare a nivelului de întrecere.

Campionatele internaționale ale României la care în afara participanților din țara noastră iau parte un număr mai mare de țări străine cu piloții respectivi, împărțiți pe clase de concurs. În această situație la sfârșitul competiției se face un clasament internațional în care sunt incluși toți participanții și separat un clasament național unde apar numai concurenții țării organizatoare.

Din anul 1987 are loc un **campionat de zbor de distanță** după modelul „cupei Baron Hilton” care este totuși numai o cupă și nu un campionat și care se desfășoară tot timpul anului și unde se iau în calcul la punctaj trei zboruri de distanță, cu parcurs maxim de km. Întrucât am considerat că nu este o competiție în adevăratul sens al luptei sportive, cu parametrii egali de participare, ci o contabilizare anuală, am adoptat denumirea de **clasament anual la zborul de distanță, descentralizat în aerocluburi**.

Altă competiție mai nouă pe plan intern este **campionatul național de acrobație** care se ține anual și care poate avea și faza preliminară de selecție între aerocluburi.

Aproape anual din 1956 se țin **tabere și concursuri de zbor de înălțime** la Brașov.

Pe plan extern, concurenții noștri au luat parte la competiții din străinătate, de la invitați, la campionatele țărilor străine, la competiții zonale (sau bazate pe alte criterii), la competiții precontinentale și continentale, premondiale și mondiale, precum și la cele de zbor alpin sau de circuit eșalonat cu timp limită, etc.

Țara noastră a început să participe la competiții externe începând cu anul 1954 și a luat parte până la apariția acestei lucrări, doar la un singur campionat mondial în 1968.

Participările noastre în străinătate s-au limitat în general la țările vecine și la competițiile zonale în special. Rezumativ acestea au fost următoarele:

- Invitați la campionatele Bulgariei, Cehoslovaciei, Germaniei de Est și Vest, Poloniei, Ungariei și URSS (între 1954 și 1990) și Ucraina după 1991.

- Concursul Țărilor Socialiste între 1966 și 1990.

- Balcaniade de planorism la fiecare 2 ani, începând din 1975.

- Campionate preeuropene și europene.

- Concursuri și antrenamente de zbor alpin.

- Campionate premondiale și mondiale.

Din păcate în competițiile interne s-au întâmplat și devieri de la etica sportivă, este drept puține, care s-au manifestat prin trișări, descoperite, care au dezonorat pe cei în cauză.

Competițiile pe plan intern au fost considerate valabile până în anul 1987 dacă se efectuau un minimum de trei probe. După acest an, limita a fost fixată la minimum patru probe. În situația în care nu se realiza baremul minimal în timpul afectat, competiția se consideră „neîncheiată” la clasamentul de la ultima probă.

În situații deosebite competiția poate fi „oprită” din motive temeinice (indiscipline grave, ciocniri în aer, accidente mortale). Dacă la oprirea competiției, minimul de probe a fost îndeplinit, atunci competiția este considerată valabilă.

Participarea noastră peste hotare a fost aproape fără excepție făcută în pripă fără un antrenament special, bine organizat, coordonat de buni antrenori cu viziuni de perspectivă și de regulă cu planoare depășite, cu prezentare întârziată la concursuri, generatoare de stres și inhibiție.

Ca și în alte domenii, nu numai sportive, materialul nostru uman la disciplina planorismului este de foarte bună calitate, nelipsind talentele reale, dar care datorită deficiențelor semnalate, nu se pot desfășura la potențialul real.

Întrucât pe parcursul acestui capitol vom întâlni anumite expresii cu caracter tehnic, care nu au făcut obiectul informării la capitolul de început intitulat „generalități” le vom aborda în cele de urmează:

- O probă de concurs este considerată „valabilă” dacă cel puțin trei participanți au reușit să o finalizeze. În această situație ceilalți participanți vor fi taxați la punctaj, pe distanța realizată pe traseul neterminat „taxare pe cap”. Această expresie derivă de la „cap compas” care determină poziția în grade, calculate pentru navigație pe un anumit traseu (în cazul unei probe pe triunghi „capul compas” se schimbă de trei ori, adică la fiecare punct de control).

- Taxarea distanței „pe cap” este posibilă și în situația în care nici un participant nu a efectuat proba (această hotărâre este lăsată la latitudinea comisiei sportive a competiției).

- În afara probelor clasice, distanța liberă, distanța cu țel fix, viteza pe traseu cu țel fix dus-întors, viteza pe trasee triunghi, patrulater, poligon sau circuit, imaginația și necesitatea au dus la apariția unor probe mai complexe și originale din care cităm în continuare.

Linia frântă: pentru a nu dezavantaja distanța liberă între două puncte finale (în care planorul este obligat să evite anumite zone, muntoase sau mari întinderi de apă în special) prin taxarea distanței stricte între decolare și aterizare, s-a convenit a se lua în calcul și linia frântă cu punct sau puncte dinainte anunțate de survolare și justificate prin fotografiere. Aceste puncte de schimbare a „capului compas” pot fi multiple, măbind implicit complexitatea navigației.

Leagănul pisicii: este o probă pretențioasă de tactică, orientare și navigație în care se dau minimum cinci puncte de țel și maximum cincisprezece, între care concurentul are latitudinea de a alege traseul din punctele înscrise și propuse de la sol, având interdicția de a parcurge de două ori aceeași rută, aceasta fiind permisă numai pe ultimul segment la revenirea din probă (intersectarea segmentelor este permisă).

Rută și probă opțională: care se anunță de către concurent înaintea decolării în funcție de condițiile meteo ale zilei și preferinței pentru un anumit gen de probă și traseu. Deci la acest gen de probă concurenții au libertatea de a decide individual asupra rutei din ziua respectivă. Punctajul fiecărui participant fiind influențat de realizarea personală la care complexitatea probei și distanța transformată în viteză de drum sunt esențiale.

Dublul triunghi sau traseele repetate în același zbor (triunghi, patrulater, poligon, țel fix dus-întors, etc.) pot fi folosite în cazul zonelor restrânse de zbor sau de influența condițiilor atmosferice locale zilnice. Prin acest procedeu se pot condensa distanțe mari pe spații restrânse. Dublul triunghi „Papillon” are patru puncte de control în afara punctului de plecare și sosire care este comun pentru vârful celor două triunghiuri.

În continuare vom trece în revistă competițiile interne și externe la care au luat parte piloții noștri între 1940 și 2000, unde se vor găsi detalii asupra probelor, rutelor de concurs, tipurilor de planoare folosite, clasamentului etc., cu un plus de amănunte față de informarea mai sumară de la capitolul **Cronologie**, de la începutul lucrării.

Trebuie să menționez că pe măsură de sursele de informare au fost mai generoase și tratarea lor în acest capitol va fi mai detaliată. De asemenea, doresc să fac precizarea că pentru aproape 40 de competiții nu am găsit documente originale la federația de specialitate sau la Aeroclubul Central și astfel datele pe care le prezint au fost extrase din reviste, registre și carnete de zbor, sau protocoale de concurs găsite întâmplător la concurenții mai ordonați și mai pedanți, care mi le-au pus la dispoziție cu multă amabilitate pentru care le mulțumesc, încă o dată, pentru colaborare.

Începuturi

Între 3 și 5 octombrie 1940 are loc la Sânpetru-Brașov în condiții meteorologice nefavorabile prima întrecere, să-i zicem „de casă” care a reunit opt instructori profesioniști din țară, unde aproape fiecare a venit cu planorul școlii la care activa, pentru a se întrece în două probe, prevăzute la acest concurs.

I – Aterizare la punct fix, din tur de pistă prin lansare la automosor, fără a fi permisă întrebuințarea frânei aerodinamice sau a glisadei (prin adăugarea de puncte din două încercări).

II – Zbor de durată la pantă.

Concurenții au fost următorii:

1. Mihail Golescu – București – planor Meise „Olympia”
2. Witold Kasprzik – Sânpetru – planor „Delfin”
3. Nicolae Blebea – Sânpetru – planor Rhonbussard
4. Ilie Stan – București – planor GO-1 „Wolf”
5. Vasile Scorțea – Sânpetru – planor Grunau Baby IIA
6. Eugen Cernescu – Sânpetru – planor Grunau Baby IIA
7. Petre Crăiniceanu – Birtin-Brad – planor Grunau Baby IIA
8. Ștefan Botea – Birtin-Brad – planor WWS-1 Salamandra

Comisia sportivă compusă din: președinte Egon Nasta (vicepreședinte al F.A.R.R.), ing. Radu Costescu – cronometror și membrii ing. Ion Salariu și ing. Vladimir Timoșenco secretar general al Aeroclubului Brașov, au declarat câștigători pe Vasile Scorțea la proba de aterizare la punct fix și Petre Crăiniceanu cu 25 de minute la proba de durată.

Acesta a fost începutul!

Al doilea concurs s-a desfășurat în plin război după trei ani la Clinceni lângă București, între 23 și 24 octombrie și s-a rezumat la o singură probă având ca temă aterizarea la punct fix, prin adăugarea de puncte din două încercări, fără

permisiunea de a folosi glisada sau frânele aerodinamice. Toți cei opt participanți au zburat pe planor tip Grunau Baby IIB prin lansare la automosor.

Concurenții au fost următorii:

1. Tiberiu Ardeleanu – instructor la școala Mocrea-Arad
2. Cornel Bogdan – instructor la școala Clinceni-București
3. Mircea Cârstoiu – instructor la școala Clinceni-București
4. Dumitru Cotescu – instructor la școala Petroșani
5. Alexandru Matei – instructor la școala Cernăuți
6. Vladimir Novițchi – instructor la școala Balta Verde-Craiova
7. Vasile Scorțea – instructor la școala Vărădia-Caraș Severin
8. Petre Todereanu – instructor la școala Birtin-Brad

Comisia sportivă, alcătuită din Mihail Goleșcu și comandor Atanase Gerogescu, a departajat pe primele trei locuri pe următorii:

- I – Vasile Scorțea
- II – Mircea Cârstoiu
- III – Petre Todereanu

După aceste două începuturi competiționale timide, primul campionat național care își merită pe deplin această titulatură a avut loc la cinci ani după terminarea celui de-al doilea război mondial, în 1950.

1950

✓ **Primul campionat național** s-a ținut între 6 și 20 august la București pe aerodromul Romeo Popescu-Giulești. Directorul concursului și comisar sportiv – Eugen Cernescu, antrenor federal – Petre Crăiniceanu, asistența meteo – fizician Nicolae Costescu, cei zece concurenți din toată țara au folosit 10 planoare tip LG125 „Sohaj I”, și 4 avioane remorchere tip Fieseler „Storch 156”. Condițiile meteo capricioase și flerul celor doi organizatori au permis executarea a șase probe din care patru valabile.

I – 6 august – Distanță liberă pe direcția Constanța: locul I cu 180 km Mihai Iliescu, locul II cu 170 km Alexandru Macsek, locul III cu 160 km Ovidiu Popa. Proba a fost efectuată de toți cei 10 concurenți.

II – 7 august – Ţel fix 220 km București – Constanța, cu vânt puternic din vest. Au executat complet proba șapte concurenți, restul de trei fiind taxați în proba pe *cap compas*. Primele trei locuri au fost ocupate în ordine de Ovidiu Popa, Mihai Iliescu și Mircea Cârstoiu.

III – 9 august – Ţel fix dus-întors 200 km București – Pitești – București.

Întrucât proba a fost efectuată integral numai de Mircea Cârstoiu, restul aterizând pe traseu, proba nu a fost considerată valabilă.

IV – 13 august – Traseu triunghiular de 100 km București – Titu – Crivina – București.

Probă nerealizată de nici un concurent.

V – 15 august – Ţel fix dus-întors de 100 km București – Ploiești – București, realizată de 6 concurenți. Pe primele trei locuri în probă clasându-se Mihai Iliescu, Alexandru Macsek și Gheorghe Cucu.

VI – 16 august – Viteza pe traseu triunghiular de 100 km București – Crivina – Titu – București, realizat de nouă participanți. Pe primele trei locuri: Mircea Finescu, Mihai Iliescu și Ovidiu Popa.

Recorduri realizate: Întrucât la toate probele planoarele au fost înzestrate cu barografe, Rodica Popescu, singura femeie din concurs, a realizat trei recorduri de înălțime: 1 august – 1850 m, 15 august – 2140 m și 16 august 2270 m, iar tot în zborul din 15 august record feminin la țel fix dus-întors 100 km.

S-au mai realizat încă două recorduri în grup la 7 august, țel fix 220 km, de către șapte concurenți, și la 15 august, țel fix dus-întors 100 km, de către șase concurenți.



O parte dintre participanți cu premiile obținute
Popa, Corneșanu, Cârstoiu, Manu, Finescu, Iliescu, Cucu și Macsek

Clasamentul final a fost următorul:

I. Mihai Iliescu	Timișoara	1748	6. Mircea Finescu	București	1535
II. Alexandru Macsek	Cluj	1655	7. Mircea Cârstoiu	Petroșani	1493
III. Ovidiu Popa	Brașov	1645	8. Rodica Popescu	București	1120
4. Paul Manu	Cluj	1635	9. Teodor Corneșanu	Iași	973
5. Gheorghe Cucu	Mocrea	1565	10. Zoltan Demeter	Tg. Mureș	895

Campionatul a constituit un succes atât ca rezultate cât și ca organizare. S-au realizat 5670 km în zbor de distanță.

1951

✓ **Al doilea campionat național** se desfășoară între 1 și 18 iulie, tot la București pe aerodromul școlii Giulești. Director Eugen Cernescu și antrenor Petre Crăiniceanu la care se mai adaugă comisar sportiv Gheorghe Cucu. Iau parte 11 concurenți din toată țara, din care patru piloți de performanță și șapte instructori profesioniști. Se concurează tot pe un tip unitar de planor, Sohaj I și II. Patru avioane Fieseler pentru remoraj.

Se realizează patru probe valabile din cinci date, cu un total de 5130 km parcurși și 349 ore de zbor efectuate în cadrul antrenamentului și campionatului. Asistența meteo Nicolae Costescu, care a fost și concurent.

Probele de concurs au fost următoarele:

I – 5 iulie – Distanță cu țel fix eșalonat 212 km. Focșani – Adjud, realizată complet de trei participanți, restul cu punctaje cap compas.

Primul clasat Mircea Finescu, al doilea Valeriu Popovici, al treilea Gh. Gâlcă.

II – 7 iulie – Viteză pe 110 km dus-întors. Giulești – Petrești – Giulești probă neexecutată complet și anulată.

III – 7 iulie – viteză pe 220 km dus-întors. Giulești – Ciulnița – Giulești efectuată complet de 5 concurenți, restul pe cap compas.

Primii clasați: Mircea Finescu, Ovidiu Popa și Mihai Iliescu.

IV – 12 iulie – Viteză pe triunghi de 100 km. Giulești – Crivina – Titu – Giulești efectuată de toți concurenții. Primii clasați: Mircea Finescu, Ovidiu Popa și Gheorghe Georgescu.

V – 16 iulie – Proba de înălțime câștigată (toți concurenții au executat zbor în nori, după un antrenament prealabil de două zile, făcut după o metodă simplă și rapidă de antrenorul Petre Crăiniceanu). Primele trei locuri au fost ocupate în ordine de: Mircea Finescu – 4350 m, Gheorghe Gâlcă – 4150 m și Gheorghe Maistrovici – 4100 m.

S-au realizat următoarele recorduri:

Femenin:

- 7 iulie – Olga Gionea – țel fix 110 km.
- 7 iulie Valentina Ghinea – țel fix 110 km.
- 12 iulie Valentina Ghinea – viteză pe triunghi de 100 km – 37,71 km/h.
- 16 iulie Valentina Ghinea – înălțime atinsă 3030 m, câștigată 2730 m.

Masculin:

- 7 iulie – Mircea Finescu, Ovidiu Popa, Gh. Gâlcă, Gh. Maistrovici – distanță țel fix dus-întors de 220 km.
- 12 iulie – Mircea Finescu – viteză pe triunghi de 100 km – 55,5 km/h.

Clasament general

I. Mircea Finescu	Cluj	2480
II. Ovidiu Popa	Brașov	1820
III. Gh. Gâlcă	Iași	1740
4. Valeriu Popovici	Bistrița	1431
5. Gh. Maistrovici	Pitești	1408
6. Mihai Iliescu	Timișoara	1349
7. Nicolae Costescu	București	1148
8. Gh. Georgescu	București	966
9. Valentina Ghinea	București	843
10. Liviu Tătaru	Bistrița	614
11. Olga Gionea	Brașov	456

Și acest al doilea campionat național a fost un succes.

Între anii 1952-1956, din cauza planurilor anuale de formare exagerată a numărului de piloți nu au mai avut loc campionate naționale.



Campionul primește cupa

1954

✓ Participare la campionatul internațional al Poloniei

Între 13 și 27 iunie 1954, are loc la Leszno campionatul internațional de planorism al Poloniei, la care participă 9 țări. Delegația noastră condusă de Vasile Scorțea, în care sunt incluși ca ajutoare tehnice piloții sportivi Valentina Ghinea și Vladimir Pâslaru, împreună cu instructorii Nicolae Conțu, Gheorghe Cucu și Emil Iliescu, asigură condițiile de participare a piloților noștri concurenți Mircea Finescu cu planorul prototip IS-3A – VUIA I, Gheorghe Gâlcă cu R-20 Futar și Mihai Iliescu cu R-22 Superfutar „Iunius-18”.

Cei 36 piloți participanți au reliazat șase probe valabile:

I – 16 iunie – viteză triunghi de 100 km pe ruta Leszno – Gostin – Raniej

II – 18 iunie – viteză țel fix dus-întors 152 km – Leszno – Posman – Leszno

III – 19 iunie – viteză pe triunghi de 300 km pe ruta Leszno – Mirosławice – Ostrov – Leszno

IV – 20 iunie – viteză țel fix dus-întors 182 km Leszno – Ostrov – Leszno

V – 23 iunie – viteză țel fix 305 km pe ruta Leszno – Kielce

VI – 25 iunie – Viteză pe triunghi 100 km pe ruta Leszno – Rovin – Gostin – Leszno

La aceste probe Mircea Finescu a ocupat locul I pe 25 iunie la proba a VI-a stabilind un record național cu viteză medie de 72,300 km/h pe triunghiul de 100 km. Iar la proba în 23 iunie țel fix 305 km a realizat un alt record național.

În clasamentul final concurenții noștri din 36 de participanți au ocupat în ordine următoarele locuri:

Mircea Finescu locul 8, Gh. Gâlcă loc 28 și Mihai Iliescu 35.

Pe țări participante clasamentul a fost:

- | | | |
|-----------------|------------|--------------------|
| 1. Polonia | 4. Ungaria | 7. Germania de Est |
| 2. URSS | 5. România | 8. Bulgaria |
| 3. Cehoslovacia | 6. Franța | 9. Anglia |



Campionatul național al Poloniei - Leszno - delegația României

Acesta a fost primul campionat extern la care au participat concurenții noștri. În viitor aceste ocazii se vor înmulți și în unele cazuri de excepție, concurenții Romani se vor clasa pe primele locuri.

1955

✓ **Campionatul național al Ungariei** – 18-30 iunie, la Budapesta – participă ing. M. Finescu cu planor IS-3B (țeava – Vuia II), la patru probe – în clasamentul final ocupă locul III.

1956

✓ Pentru a se da posibilitatea de participare la Campionatul Național și a piloților sportivi categoria C din acest an se desfășoară ca fază preliminară „Concursul de selecție” regional-interjudețean. Prima confruntare a avut loc în luna iulie în paralel la Mocrea unde s-au întrecut sportivii din Timișoara, Arad, Cluj, Oradea și Ploiești și la Iași cei din Tg. Mureș, Brașov și Iași. S-au efectuat trei probe de distanță, liberă, țel fix și țel fix dus-întors. Pe primele trei locuri s-au clasat:

La Mocrea

Ion Hodejeu – Timișoara – 2670 puncte

Constantin Borza – Cluj – 2174 puncte

Bela Bartha – Cluj – 1836 puncte

La Iași

Iosif Șilimon – Brașov – 2730 puncte

Pavel Gorcea – Brașov – 1600 puncte

Paul Cernișov – Iași – 1570 puncte

S-au folosit numai planoare tip Sohaj

✓ **Campionat național la București**

Al treilea campionat național are loc după o întrerupere de cinci ani, din cauza suprasolicitării școlilor și instructorilor nevoiți să lucreze până la 15 ore pe zi, din cauza planului prea exagerat.

Acest campionat s-a ținut între 27 august și 10 septembrie 1956, pe aerodromul școlii de la Dudești-Cioplea București, la care au participat 20 de concurenți, care au efectuat șase probe valabile, în condiții meteo destul de improprii.

Directorul campionatului a fost Mihai Adăscăliței, comisari sportivi – Mircea Cârstoiu, Petre Curtu și Nicolae Nanu, asistența meteo fiind asigurată de Nicolae Costescu, pilot sportiv și concurent.

La dispoziția concurenților au fost 12 planoare Sohaj II, 7 planoare RG-5 „Pescăruș” și un IS-3A cu fuselaj tub și cinci avioane remorcher PO-2. Piloții remorcheri: Darie Mihai, Dunaigi Gheorghe, Dumitru Guzik, Ștefan Niță și Carol Podgurschi.

Cele șase probe cu primii trei clasarii în probă au fost:

I – 29 august – viteză țel fix de 50 km – Dudești – Boteni. Au efectuat proba 5 concurenți. Locul I M. Finescu, II Valeriu Popovici, III V. Cismaș.

II – 2 septembrie – viteză pe țel fix de 80 km – Dudești – Alexandria, efectuat de 7 concurenți. Locul I Gh. Gâlcă, II V. Popovici, III Mircea Finescu.

III – 3 septembrie – viteză țel fix dus-întors de 70 km – Dudești – Tămădău – Dudești. Au efectuat proba 6 concurenți. I – Ștefan Dubaș, II – Iuliu Gionea, III – Viorel Cismaș.

IV – 5 septembrie – viteză pe triunghi de 100 km – Dudești – Fundulea – Curcani – Dudești executată de 7 concurenți. I – Mircea Finescu, II – Viorel Cismaș, III – Gheorghe Gâlcă.

V – 9 septembrie – viteză triunghi 140 km – Dudești – Budești – Lehliu – Dudești. Au executat proba 6 concurenți. I – Mircea Finescu, II – Vladimir Pâslaru, III – Paul Manu.

VI – 10 septembrie – distanță liberă – I – Antoaneta Ștefănescu 202 km, II – M. Finescu și Pâslaru Vladimir 199 km, III – Zibula Reinhold 160 km.

Clasamentul final

1. Mircea Finescu	București	4880	RG-5	11. Valentina Ghinea	București	2562	LG-125
2. Valeriu Popovici	Timișoara	4419	RG-5	12. Nicolae Costescu	București	2496	LG-125
3. Viorel Cismaș	Mocrea	4161	RG-5	13. Vladimir Pâslaru	București	2488	LG-125
4. Ștefan Dubaș	Timișoara	3977	RG-5	14. Valentin Romașcu	București	2419	LG-125
5. Gheorghe Gâlcă	Iași	3193	RG-5	15. Aurelia Roșianu	București	1492	LG-125
6. Mihai Bândeia	București	2929	LG-125	16. Hodejeu Ioan	Timișoara	1339	LG-125
7. Paul Manu	Cluj	2719	RG-5	17. Constantin Atanasiu	București	688	LG-125
8. Iuliu Gionea	Brașov	2648	RG-5	18. Antoaneta Ștefănescu	București	607	LG-125
9. Iosif Șilimon	Brașov	2646	LG-125	19. Bela Batha	Cluj	598	LG-125
10. Reinhold Zibula	București	2591	IS-3A	20. Paul Cernișov	Iași	528	LG-125

Notă: Constantin Atanasiu retras după trei probe. A fost un concurs cam chinuit din cauza condițiilor meteo. S-au efectuat 7920 km distanță.



Premiere Campionatul național 1956 - primii trei clasati

1957

✓ Al doilea concurs anual de selecție s-a ținut la Mocrea între 24 mai și 17 iulie în trei serii la care au participat 16 piloți sportivi. Din cauza condițiilor meteo nefavorabile piloții din seria a doua nu au putut efectua nici o probă. Cei din seriile I și III au realizat câte două probe identice, triunghi de 50 km Mocrea – Siria – Țipari – Mocrea și distanță liberă. Clasamentul a fost următorul:

Seria I

1. Nicolae Mihăiță – București	1860 pct.
2. Ștefan Dubaș – Timișoara	1230 pct.
3. Valentin Romașcu – București	1190 pct.

S-a zburat cu șase planoare Sohaj.

Seria a III-a

1. Remus Faur – Arad	1960 pct.
2. Ion Frantz – București	871 pct.
3. Gh. Galiuc – Iași	850 pct.

✓ Campionatul național la Iași

Între 26 iunie și 11 iulie 1957 are loc la Iași al patrulea campionat național la care participă 20 de concurenți din toată țara și în cadrul căruia se efectuează cinci probe, în condiții meteo medii. Directorul concursului – Mihai Adăscăliței, comisar sportiv și antrenor – Aurel Bucur.

S-au întrebuițat 10 planoare IS-3D și 10 RG-5 Pescăruș, plus un prototip biloc CT-2 în afară de concurs, pilotat de Ovidiu Popa. Pentru remorcarea planoarelor s-au folosit 6 avioane PO-2, pilotate de Ion Crăciunescu, Petre Cristescu, Valeriu Cioargă, Mihai Darie, Dumitru Guzik, Gheorghe Dunaigi, Ion Păduraru și Carol Podgurschi.

Probele de concurs cu primii trei clasati au fost următoarele:

I – 29 iunie – viteză țel fix de 105 km pe traseul Iași – Bârlad. I – Stelian Mișuțiu, II – Ștefan Dubaș, III – Valeriu Popovici.

II – 30 iunie – viteză pe triunghi de 108 km Iași – Vlădeni – Tg. Frumos – Iași. I – M. Finescu, II – Stelian Mișuțiu, III – Paul Manu.

III – 4 iulie – viteză țel fix 105 km Iași – Bârlad. I – M. Finescu, II – Stelian Mișuțiu, III – Paul Manu.

IV – 7 iulie – viteză pe triunghi de 108 km Iași – Vlădeni – Tg. Frumos – Iași. I – M. Finescu, II – Gh. Gâlcă, III – V. Romașcu.

V – 11 iulie – viteză pe țel fix dus-întors 136 km Iași – Pașcani – Iași. I – Vasile Coțofană, II – Gh. Gâlcă, III – S. Mișuțiu.

S-au realizat pe 4 iulie două recorduri naționale: viteză pe țel fix 100 km:

- Antoaneta Ștefănescu-Romașcu – femei – 44 km/h
- Stelian Mișuțiu – bărbați – 66,500 km/h

Clasamentul final

1. Gheorghe Gâlcă	Iași	4421	11. Aurelia Roșianu	București	2259
2. Stelian Mișuțiu	Cluj	3467	12. Iosif Șilimon	Brașov	2239
3. Mircea Finescu	București	3407	13. Ion Frantz	București	2007
4. Paul Manu	Cluj	3372	14. Gh. Petrovici	București	1992
5. Ladislau Stingler	Timișoara	2753	15. Valentina Ghinea	București	1892
6. Vasile Coțofană	Iași	2601	16. Nicolae Mihăiță	București	1818
7. Ștefan Dubaș	Timișoara	2467	17. Valentin Romașcu	București	1668
8. Vladimir Pâslaru	București	2444	18. Toni Ștefănescu	București	1376
9. Valeriu Popovici	Timișoara	2361	19. Gleb Galiuc	Iași	1133
10. Iuliu Gionea	Brașov	2295	20. Remus Faur	Arad	1094

Notă:

- *Mircea Finescu nu a participat la prima probă.*
- *Faur Remus și Stelian Dubaș la proba a doua au aterizat în Basarabia și au fost opriți de la zbor.*
- *Soții Romașcu s-au retras din competiție după proba a III-a.*

S-au totalizat în campionat 8260 km distanță parcursă.

După terminarea campionatului la transportul planoarelor în zbor liber spre București s-au realizat trei prețioase recorduri naționale pe data de 14 iulie 1957.

- Ovidiu Popa și ing. Traian Costăchescu cu bilocul prototip CT-2, 202 km Iași – Râmnicu Sărat, țel fix anunțat.
- Aurelia Roșianu cu RG-5 Pescăruș, 283 km distanță liberă, Iași – Alexeni, județul Ialomița.
- Mircea Finescu cu IS-3 distanță liberă 384 km, Iași – Giurgiu.

1958

✓ Concurs de selecție – Geamăna-Pitești

Între 15 și 26 iunie 1958 se organizează la Geamăna un concurs de selecție pentru campionatul național la care iau parte 15 concurenți neprofesioniști din țară, piloți sportivi.

Directorul concursului – Mihai Adăscăliței, ajutat de comisarii sportivi Valeriu Popovici, Eugen Costin, Haralambie Răducanu și Adalberth Bartha. Asistența meteo Nicolae Costescu.

Cei 15 participanți au pilotat 13 plane RG-5 Pescăruș și două prototipuri pentru testare în condiții de concurs. Constantin Atanasiu cu planorul OP-22 construit de Ovidiu Popa la URMV-1 Pipera București, proiectat special pentru condiții ascendente slabe și prototipul biloc GP-2 realizat tot la Pipera de Ovidiu Popa și ing. Octav Gincu, pilotat de Ovidiu Popa. Avioane pentru remorajul planoarelor au fost cinci PO-2. Condițiile meteo au permis efectuarea a trei probe. Acestea au fost:

I – 17 iunie – viteza țel fix dus-întors 80 km Geamăna – Petrești – Geamăna. Primii trei: I Frantz Ion, II Nicolae Costescu, III Nicolae Mihăiță.

II – 21 iunie – viteză țel fix 106 km Geamăna – Popești-Leordeni. I – Nicolae Mihăiță, II – Antoaneta Ștefănescu-Romașcu, III – Valentina Delaport-Ghinea.

III – 23 iunie – viteză pe triunghi 100 km Geamăna – Petrești – Strâmbeni – Geamăna. I – Valentina Delaport, II – Nicolae Mihăiță, III – Gh. Ștefani.

S-au efectuat 3782 km parcursi în zbori de distanță.



Concurs selecție Geamăna - concurenți la GP-2

Participanții au fost:

1. Iona Alexa	Iași	pl. RG-5	9. Nicolae Mihăiță	București	pl. RG-5
2. Iosif Șilimon	Brașov	pl. RG-5	10. Vladimir Pâslaru	București	pl. RG-5
3. Gh. Ștefani	Brașov	pl. RG-5	11. Ovidiu Popa	București	pl. GP-2
4. Constantin Atanasiu	București	pl. OP-22	12. Valentin Romașcu	București	pl. RG-5
5. Mihai Bâdea	București	pl. RG-5	13. Antoaneta Ștefănescu	București	pl. RG-5
6. Nicolae Costescu	București	pl. RG-5	14. Valentina Delaport	București	pl. RG-5
7. Ioan Frantz	București	pl. RG-5	15. Aurelia Roșianu	București	pl. RG-5
8. Sorin Grigorescu	București	pl. RG-5			

Nu s-a păstrat clasamentul decât pentru primele trei locuri:

I – Nicolae Mihăiță 2863 puncte

II – Gh. Ștefani 2652 puncte

III – Valentina Delaport 2574 puncte



Geamăna concurs selecție - primii trei clasăți

✓ Geamăna – campionat național cu invitați străini



Geamăna concurs național - vedere generală

După înhiderea concursului de selecție între 6 și 20 iulie 1958 are loc tot la Geamăna, campioantul național la care participă și doi piloți din Ungaria, pe planoare R-22 Superfutar „Junius-18”.

Directorul campionatului Mihai Adăscăliței, comisari sportivi – Eugen Costin, Valeriu Popovici, Bela Bartha și Haralambie Răducanu.

În afară de cei doi invitați străini, paticipă trei concurente și 14 bărbați. Se zboară cu zece planoare RG-5 Pescăruș și șapte IS-3D, avioane remorchere șase PO-2. Asistența meteo aparține lui Nicolae Costescu, pilot concurent.

Condițiile meteo destul de favorabile au permis executarea a șase probe. La proba a IV-a concurentul Romeo Vlădescu acuză blocarea comenzilor la planorul IS-3D și părăsește bordul, salvându-se cu parașuta.

S-au realizat trei recorduri naționale la feminin: Valentina Delaport-Ghinea, Aurelia Roșianu și Antoaneta Ștefănescu.

Probele campionatului au fost următoarele:

I – 10 iulie – viteză pe triunghi 112 km Geamăna – Strâmbeni – Puntea de Greci – Geamăna. Locul I – Viorel Cismaș, II – Ovidiu Popa, III – Gabor Kotras (Ungaria)

II – 11 iulie – Idem proba anterioară. I – Imre Haray (Ungaria), II – Viorel Cismaș, III – Gabor Kotras (Ungaria)

III – 12 iulie – viteză țel fix 105 km Geamăna – Balta Verde-Craiova. I – Ovidiu Popa, II – Viorel Cismaș, III – Gh. Gâlcă.

IV – 14 iulie – viteză țel fix dus-întors 110 km Geamăna – Titu – Geamăna. I – Gh. Gâlcă, II – Ion Dragon, III – Ion Alexa.

V – 16 iulie – viteză țel fix 100 km Geamăna – Clinceni-București. I – Ovidiu Popa, II – Viorel Cismaș, III – Ion Dragon.

VI – 18 iulie – viteză dus-întors 115 km Geamăna – Ghimpăteni – Geamăna. I – Gh. Gâlcă, II – Ovidiu Popa, III – Gabor Kotras (Ungaria).

S-au realizat 8980 km distanță, iar clasamentul final a fost:

I. Ovidiu Popa	București	5148	IS-3D
II. Viorel Cismaș	Arad	4747	IS-3D
III. Gabor Kotras	Ungaria	4571	R-22 Iunius-18
4. Gh. Gâlcă	Iași	4507	IS-3D
5. Ion Dragon	București	4150	IS-3D
6. Nicolae Mihăiță	București	3912	Pescăruș
7. Valentin Delaport	București	3885	Pescăruș
8. Francisc David	Sibiu	3818	Pescăruș
9. Ioan Alexa	Iași	3707	Pescăruș
10. Imre Haray	Ungaria	3590	R-22 Iunius-18
11. Constantin Atanasiu	București	3416	Pescăruș și Partizan
12. Gh. Ștefani	Brașov	3387	Pescăruș
13. Nicolae Costescu	București	3377	Pescăruș
14. Mihai Iliescu	Timișoara	3169	IS-3D
15. Aurelia Roșianu	București	3085	Pescăruș
16. Romeo Vlădescu	Brașov	2977	IS-3D
17. Petre Datculescu	București	2970	Pescăruș
18. Antoaneta Romașcu	București	2717	Pescăruș
19. Ion Frantz	București	2110	Pescăruș

Campionatul a confirmat calitatea planorului românesc de performanță IS-3D.

1959

✓ Clinceni – campionatul național

Între 19 iunie și 3 iulie pe aerodromul Clinceni, se desfășoară al șaselea campionat național. Director Mihai Adăscăliței, comisari sportivi – Mihai Burlacu și Mircea Șurubaru, asistența meteo Nicolae Costescu. Participă 15 concurenți pe planoare IS-3D și cinci avioane remorchere PO-2. Condițiile meteo nefavorabile au permis efectuarea a numai trei probe:

I – 21 iunie – viteză pe triunghi de 100 km Clinceni – Videle – Beiu – Clinceni. I – Gh. Gâlcă, II – Mircea Finescu, III – Valentin Romașcu.

II – 22 iunie – viteză țel fix dus-întors 146 km Clinceni – Lehliu – Clinceni. I – Gh. Gâlcă, II – Viorel Cismaș și Ovidiu Popa, III – V. Romașcu.

III – 27 iunie – viteză pe triunghi de 200 km Clinceni – Puntea de Greci – Roșiorii de Vede – Clinceni. I – Ovidiu Popa, II – Mircea Finescu, III – Gh. Gâlcă și Viorel Cismaș.

S-au realizat două recorduri naționale:

- 21 iunie Aurelia Roșianu, viteză medie 45,5 km/h pe triunghi de 100 km.

- 27 iunie Ovidiu Popa, viteză medie 48,42 km/h pe triunghi de 200 km.

Clasamentul final

1. Gheorghe Gâlcă	Iași	2888	9. Aurelia Roșianu	București	2021
2. Viorel Cismaș	Arad	2577	10. Iosif Șilimon	Brașov	1985
3. Mircea Finescu	București	2569	11. Gh. Ștefani	Brașov	1938
4. Emil Iliescu	București	2545	12. Nicolae Mihăiță	București	1693
5. Ovidiu Popa	București	2462	13. Vali Delaport	București	1545
6. Valentin Romașcu	București	2386	14. Gh. Petrovici	București	1127
7. Ion Dragon	București	2287	15. Nicolae Costescu	București	784
8. Ion Alexa	Iași	2078			

Campionatul a demonstrat forma bună și experiența lui Gh. Gâlcă și a primilor cinci clasati. S-au totalizat 4960 km zbor distanță.

✓ Campionatul național al Bulgariei cu invitați

Între 15 și 29 iulie are loc la Musacevo lângă Sofia campionatul național al Bulgariei, la care participă și din țara noastră piloții Viorel Cismaș, Gh. Gâlcă și Ovidiu Popa, însoțitor tehnic Emil Iliescu, conducătorul delegației M. Adăscăliței.

Timpul favorabil permite efectuarea a cinci probe.

I – 15 iulie – țel fix dus-întors 216 km – Cismaș locul 6.

II – 17 iulie – țel fix 160 km spre est – Gh. Gâlcă locul 6 (Ovidiu Popa nu a participat).

III – 23 iulie – distanță liberă spre Varna – locul I Popa Ovidiu 285 km (Gh. Gâlcă 240 km locul III).

IV – 25 iulie – triumfi de 100 km (concuranții noștri cu rezultate modeste).

V – 28 iulie – distanță liberă spre est – Popa Ovidiu locul 5 cu 231 km.

Concurenții noștri s-au clasat onorabil în prima parte a clasamentului, iar schimbul de experiență acumulat a fost bine venit.

Ovidiu Popa cu toate că nu a participat la o probă a ocupat în clasamentul final locul 4.

Participanți: 10 piloți din Bulgaria, 3 piloți din România cu plane IS-3D, un pilot din Republica Democrată Germania.

Clasament final al concurenților români:

Locul 4 – Ovidiu Popa cu patru probe; locul 8 Gh. Gâlcă cu cinci probe; locul 10 Viorel Cismaș cu cinci probe

1960

✓ Campionatul național cu invitați străini la Ploiești

Între 1-31 iulie se ține al șaptelea campionat al României organizat la Strejnic. Director Bănică Enciulescu, antrenor Mihai Adăscăliței, comisari sportivi pe Mihai Burlacu și Valeriu Popovici, iar pentru asistența meteo Nicolae Costescu care participă și în postura de concurent.

Sunt prezenți trei invitați străini din Bulgaria, Ungaria și URSS, iar din țara noastră 12 selecționați.

Condițiile meteo medii permit următoarele cinci probe:

I – 20 iulie – viteză pe triumfi de 100 km – Strejnic – Mizil – Fierbinți – Strejnic. Pe primele locuri în probă s-au clasat: M. Veretnicov, Erno Kisely, M. Finescu.

II – 22 iulie – viteză țel fix 107 km – Strejnic – Misleanu. I – M. Veretnicov, II – Gh. Gâlcă, III – Erno Kisely.

III – 23 iulie – viteză țel fix dus-întors 105 km – Strejnic – Stâlp – Strejnic. I – M. Veretnicov, II – Gh. Gâlcă, III – Emil Iliescu.

IV – 28 iulie – viteză țel fix 200 km – Strejnic – Râmnicu de Jos. I – M. Veretnicov, II – Gh. Gâlcă, III – Emil Iliescu.

V – 30 iulie – viteză țel fix 120 km – Strejnic – Roșiorii de Vede. I – M. Veretnicov, II – Alex. Rusev Dimitrov, III – Erno Kisely.

S-au folosit: un planor metalic Antonov-15 sovietic (M. Veretnicov), un Jaskolka (M. Finescu), un R-22 Superfutar (E. Kisely), restul de 12 plane românești IS-3D și avioane remorchere PO-2.

Un fapt mai rar întâlnit, concurentul Mihail Veretnicov, datorită planorului și calităților sale, a câștigat toate probele și punctajul maxim posibil. La sfârșitul campionatului pilotul sovietic, a oferit tuturor participanților câte un zbor cu planorul metalic semilaminar Antonov-15.

Clasamentul final internațional

1. Mihail Veretnicov	URSS	5000	9. Nicolae Costescu	București	3727
2. Erno Kisely	Ungaria	4394	10. Paul Manu	Suceava	3617
3. Emil Iliescu	București	4320	11. Mihai Iliescu	Timișoara	3584
4. Mircea Finescu	București	4310	12. Ion Dragon	Pitești	3283
5. Al. Dimitr. Rusev	Bulgaria	4095	13. Ion Alexa	Iași	2950
6. Iosif Șilimon	Brașov	3881	14. Alex. Jozsa	Tg. Mureș	1645
7. Aurelia Roșianu	București	3869	15. Gh. Georgescu	Brașov	951
8. Gh. Gâlcă	Iași	3816			

Clasamentul național

1. Emil Iliescu	8. Mihai Iliescu
2. Mircea Finescu	9. Ion Dragon
3. Iosif Șilimon	10. Ion Alexa
4. Aurelia Roșianu	11. Alexandru Jozsa
5. Gheorghe Gâlcă	12. Gheorghe Georgescu
6. Nicolae Costescu	
7. Paul Manu	

Notă: Concurentul Gh. Georgescu s-a retras după proba a patra.

S-au efectuat un număr de 8732 km distanță.

În timpul concursului s-au realizat următoarele recorduri naționale:

22 iulie – Gh. Gâlcă – viteză țel fix 100 km – 83,820 km/h medie

22 iulie – Aurelia Roșianu – viteză țel fix 100 km – 75,692 km/h medie

22 iulie – Valeriu Popovici cu pasager (Nic. Năstase) aceeași probă – 85,580 km/h medie (zbor efectuat în afara campionatului)

28 iulie – Iliescu Emil – viteză țel fix 200 km – 59,040 km/h medie

28 iulie – Aurelia Roșianu – viteză țel fix 200 km – 48,689 km/h medie

1961

✓ **Campionatul internațional al Poloniei**

Între 6 și 21 iunie 1961 are loc la Leszno campionatul Poloniei la care participă piloți din mai multe țări europene. România este reprezentată de ing. Mircea Finescu care pilotează planorul polonez „Mucha” standard.

Cele șapte probe ale campionatului au fost următoarele:

I – 4 iunie – viteză pe triunghi de 151 km – Leszno – Guiezno – Balszicem – Leszno

II – 5 iunie – viteză pe triunghi de 151 km – Leszno – Ostrov – Piszdui – Leszno

III – 6 iunie – viteză țel fix dus-întors 184 km – Leszno – Ostrov – Leszno

IV – 10 iunie – viteză triunghi de 104 km – Leszno – Czola – Ramicz – Leszno

V – 15 iunie – viteză țel fix 195 km – Leszno – Lodz

VI – 16 iunie – viteză țel fix 260 km – Leszno – Janocin

VII – 17 iunie – viteză țel fix 511 km – Leszno – Chyzone

La această ultimă probă concurentul nostru a realizat un record național țel fix și al doilea diamant la insigna de aur. Zborul a durat 7 ore și 45 minute.

✓ **Campionatul internațional al Ungariei**

Între 2 și 16 iulie la Gyor are loc campionatul Ungariei unde participă reprezentantul nostru Gheorghe Gâlcă pe un planor R-22 Superfutar Iunius-18.

Cei 26 de concurenți s-au întrecut în opt probe:

I – 2 iulie – viteză țel fix dus-întors 200 km – Gyor – Budapesta – Gyor

II – 3 iulie – viteză triunghi de 315 km – Gyor – Budapesta – Tapolka – Gyor

III – 4 iulie – viteză linie frântă 500 km – Gyor – Nagyhaza

IV – 6 iulie – viteză țel fix 200 km – Gyor – Szolnok

V – 8 iulie – viteză țel fix dus-întors 400 km – Gyor – Szolnok – Gyor

VI – 11 iulie – viteză țel fix dus-întors 100 km – Gyor – Kecket

VII – 12 iulie – viteză țel fix 300 km – Gyor – Budapesta – Bekecsaba

VIII – 14 iulie – viteză țel fix 300 km – Gyor – Bekecsaba

✓ **Campionatul național cu invitați străini la Ploiești**

Între 23 iulie și 2 august 1961 se desfășoară din nou pe aerodromul școlii Strejnic, al VIII-lea campionat de planorism al României cu câte un invitat din Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia și Ungaria și 16 concurenți din țara noastră. În afară de concurentul ceh, care a venit cu noul prototip de performanță „Orlik” toți ceilalți 19 concurenți au zburat pe planorul românesc IS-3D.

Conducerea concursului a fost asigurată de Ion Șteblea – comandantul școlii –, antrenor Teodor Comănescu Camen, comisari sportivi Bănică Enciulescu și Petre Istrate, responsabil tehnic Carol Podgurschi, meteorolog și concurent Nicolae Costescu.

Condițiile meteo acceptabile au permis cinci probe realizate din șase probe date:

I – 24 iulie – viteză pe triunghi de 100 km – Strejnic – Târgoviște – Boteni – Strejnic, probă nerealizată de nici un concurent.

II – 26 iulie – viteză țel fix dus-întors 100 km – Strejnic – Balaci – Strejnic. I – W. Kirokovschi (Polonia), II – M. Bâdea și N. Costescu, III – P. Sereday (Ungaria).

III – 27 iulie – viteză pe triunghi 100 km – Strejnic – Boteni – Târgoviște – Strejnic. I – Ion Alexa, II – Poly Sereday (Ungaria), III – Nicolae Mihăiță.

IV – 28 iulie – viteză țel fix 100 km – Strejnic – Balaci. I – Popa Ovidiu, II – P. Sereday, III – Nicolae Mihăiță.

V – 29 iulie – viteză țel fix dus-întors 200 km – Strejnic – Râmnicu Sărat – Strejnic. I – Mihai Bâdea, II – Nicolae Mihăiță, III – Ion Alexa și Gheorghe Gâlcă.

VI – 30 iulie – viteză țel fix dus-întors 150 km – Strejnic – Ștefan cel Mare – Strejnic. I – V. Cismaș, II – Nicolae Mihăiță, III – Ovidiu Popa.

S-au efectuat 9886 km zbor de distanță.

Clasament general

1. Poly Sereday	Ungaria	3918	11. Viorel Cismaș	România	2629
2. Nicolae Mihăiță	România	3819	12. Mircea Finescu	România	2621
3. W. Kirokovschi	Polonia	3513	13. Francisc David	România	2083
4. Ion Alexa	România	3481	14. M. Iavanov	Bulgaria	1788
5. Miahî Bâdea	România	3413	15. Iosif Șilimon	România	1730
6. Nicolae Conțu	România	3039	16. Gh. Gâlcă	România	1423
7. Valentin Romașcu	România	3016	17. Nicolae Costescu	România	1048
8. Emil Iliescu	România	2977	18. Vladimir Pâslaru	România	952
9. Irji Maricek	Cehoslovacia	2813	19. Miahî Adăăscăliței	România	94
10. Ovidiu Popa	România	2772	20. Aurelia Roșianu	România	74

Clasament național		Clasament internațional	
1. Nicolae Mihăiță	București	8. Viorel Cismaș	Arad
2. Ion Alexa	Iași	9. Mircea Finescu	București
3. Miahî Bânde	București	10. Francisc David	Deva
4. Nicolae Conțu	Cluj	11. Iosif Șilimon	Brașov
5. Valentin Romașcu	București	12. Gheorghe Gâlcă	Iași
6. Emil Iliescu	București	13. Nicolae Costescu	București
7. Ovidiu Popa	București	14. Vladimir Pâslaru	București
16. Aurelia Roșianu	București	15. Miahî Adăscăliței	București

1962

✓ **Campionatul internațional al Poloniei**

Între 2 și 16 iunie la Leszno, ing. Mircea Finescu, participă la campionatul Poloniei, împreună cu Nicolae Mihăiță, având ca ajutor tehnic pe Ion Alexa. Iau parte 26 de concurenți pe planoare Jaskolka puse la dispoziție de organizatori. Tehnicianul delegației a fost Pâslaru Vladimir.

Se efectuează șapte probe dure:

I – 3 iunie – viteză pe triunghi de 500 km – Leszno – Zilvovo – Surmek – Leszno

II – 4 iunie – viteză țel fix 300 km – Leszno – Zovk

III – 6 iunie – țel fix 100 km – Leszno – Mirosławice

IV – 8 iunie – viteză triunghi 200 km – Leszno – Szask – Jorelav – Leszno

V – 9 iunie – viteză triunghi 200 km – Leszno – Vronior – Kolba – Leszno

VI – 10 iunie – viteză triunghi 300 km – Leszno – Mirosławice – Ostrov – Leszno

VII – 15 iunie – viteză triunghi 2x300 km – I – Leszno – Romicz – Crola – Leszno; II – Leszno – Romicz – Kokolivo – Leszno

La proba a III-a din 6 iunie viteză pe 100 km Nicolae Mihăiță a realizat un excelent record național de 111,6 km/h viteză medie, care din motive suspecte nu a fost omologat în țară. Iar Mircea Finescu la proba a VI-a a obținut pe triunghi de 300 km viteza medie de 61,100 km/h și un nou record republican omologat.

În clasamentul final din 26 de participanți Mircea Finescu a ocupat locul 7 și Nicolae Mihăiță locul 17.

✓ **Campionatul internațional al Ungariei**

La campionatul desfășurat la Dunakeszi lângă Budapesta, între 15 și 30 iunie participă din țara noastră Mihai Bânde cu planor R-22 Superfutar- în total 28 de concurenți din Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia și URSS, din care 19 din țara gazdă.

Cele șapte probe realizate au fost destul de pretențioase.

I – 19 iunie – viteză dus-întors 200 km

II – 20 iunie – linie frântă 340 km

III – 22 iunie – viteză dus-întors 380 km

IV – 24 iunie – viteză triunghi 300 km

V – 26 iunie – linie frântă 380 km

VI – 28 iunie – țel fix 127 km

VII – 29 iunie – țel fix 207 km

La ultima probă Mihai Bânde a realizat o viteză medie de 103,600 km pe ruta Dunakeszi – Nyrehaza – nou record național.

✓ **Iași – campionat național cu invitați străini**

A noua ediție a campionatului național a avut loc la Iași între 5 și 17 august 1962. Au participat 3 concurenți străini și 17 din România, cehul Pokrany cu planorul „Orlik” a zburat în afara concursului. Toți competitorii au folosit planoare românești IS-3D puse la dispoziție de organizatori. Avioane remorchere – șapte PO-2. Condițiile meteo au permis efectuarea a șase probe însumând 11389 km distanță parcursă.

I – 6 august – viteză triunghi 102 km – Iași – Vlădeni – Lungeni – Iași. I – Nicolae Mihăiță, II – Paul Manu, III – Valentina Delaport-Ghinea.

II – 7 august – viteză triunghi 212 km – Iași – Trușești – Pașcani – Iași. I – M. Bânde, II – I. Tury (Ungaria), III – Wrabetzky (Polonia).

III – 11 august – viteză țel fix 100 km – Iași – Bârlad. I – M. Finescu, II – M. Bânde, III – I. Tury (Ungaria).

IV – 12 august – viteză triunghi 102 km – Iași – Vlădeni – Lungeni – Iași. I – M. Finescu, II – Nicolae Mihăiță, III – Viorel Cismaș.

V – 13 august – viteză țel fix 72 km – Iași – Pașcani. I – Ion Alexa, II – I. Tury (Ungaria), III – Vladimir Pâslaru.

VI – 15 august – viteză triunghi 212 km – Iași Trușești – Pașcani. I – Wrabetzky (Polonia), II – Gh. Gâlcă, III – M.

Finescu.

Clasament general				Clasament național			
1. I. Tury	Ungaria	5637		11. Gheorghe Gâlcă	Iași	4579	
2. Wrabetzky	Polonia	5632		12. Vladimir Pâslaru	București	4098	
3. Mircea Finescu	București	5625		13. Paul Manu	Ploiești	4035	
4. Brajewski	Polonia	5484		14. Vali Ghinea	București	3898	
5. Nicolae Mihăiță	București	5444		15. Nicolae Costescu	București	3870	
6. Emil Iliescu	București	5429		16. Petru Zenovei	Iași	3860	
7. Miahî Bâdea	București	5346		17. Iuliu Gionea	Brașov	3823	
8. Viorel Cismaș	Arad	5243		18. Iosif Șilimon	Brașov	3725	
9. Ion Alexa	Iași	4795		19. Alexandru Jozsa	Tg. Mureș	3605	
20. Gh. Ștefani	Brașov	2802					

Participantul în afara concursului cehul Pokovary a acumulat 5339 puncte.

Clasamentul național			
1. Mircea Finescu	București	9. V. Pâslaru	București
2. Nicolae Mihăiță	București	10. Paul Manu	Ploiești
3. Emil Iliescu	București	11. V. Delaport	București
4. M. Bâdea	București	12. N. Costescu	București
5. V. Cismaș	Arad	13. Petru Zenovei	Iași
6. Ion Alexa	Iași	14. Iuliu Gionea	Brașov
7. N. Conțu	Cluj	15. Iosif Șilimon	Brașov
8. Gh. Gâlcă	Iași	16. Alex. Jozsa	Tg. Mureș
17. Gh. Ștefani	Brașov		

Campionatul a fost condus de Miahî Adăscăliței, șeful sectorului de planorism din centrală, iar asistența meteo a fost asigurată, ca de obicei, de Nae Costescu.

1963

✓ Iași – concurs de selecție

Între 20 și 30 iunie are loc la Iași concursul de selecție pentru campionatul național. Comisar sportiv șef Gheorghe Gâlcă. S-au efectuat patru probe de valoare medie, pe planoare IS-3D, de către 14 concurenți.

În clasamentul final primele trei locuri care asigură participarea la campionatul național au fost ocupate în ordine de piloții sportivi Gheorghe Deliu – Brașov, urmat de Petru Zenovei – Iași și Iuliu Gionea fost instructor – Brașov.

✓ Campionatul internațional al Ungariei

La începutul lunii iulie la Dunakezsy are loc campionatul Ungariei la care, din țara noastră, participă ing. Emil Iliescu cu planorul „Zephir-3”. Cu această ocazie reprezentantul nostru care în final a ocupat locul II în clasament, a realizat și două noi recorduri naționale: 3 iulie pe triunghi de 300 km a obținut o viteză medie de 66,810 km/h pe traseul Dunakezsy – Maklar – Niavigrizo – Dunakezsy. Iar la 5 iulie a prelungit distanța țel fix dus-întors la 359 km pe ruta Dunakezsy – Haidusoboslo – Dunakezsy.

Locul meritoriu ocupat de Emil Iliescu demonstrează capacitatea planoriștilor noștri când sunt puși în condiții egale de concurs ca dotare și antrenament.

✓ Iași – campionatul internațional al României

Între 7 și 21 iulie s-a ținut la Iași în condiții meteo mediocre campionatul internațional la care au participat cinci concurenți din Bulgaria, Ungaria și URSS și patru din țara noastră la clasa internațional, majoritatea pe planoare Foka-4 și încă zece români la clasa Național pe planoare IS-3D. Conducătorul campionatului – Mihai Adăscăliței, comisar sportiv șef – Gh. Gâlcă, asistență meteo – Nicolae Costescu.

S-au realizat următoarele probe, însumând 6704 km parcurși:

Clasa Internațional

I – 8 iulie – viteză pe triunghi 105 km – Iași – Vlădeni – Sinești – Iași. I – Mircea Finescu, II – Nicolae Mihăiță, III – Ion Alexa. Au realizat proba cinci din 9 participanți.

II – 12 iulie – viteză țel fix 104 km – Iași – Bârlad, relaizată de 6 din 9 concurenți. I – B. Sorokin (URSS), II – O. Suslov (URSS), III – Nicolae Mihăiță.

– 18 iulie – probă anulată

III – 19 iulie – viteză țel fix dus-întors 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași, realizată de numai cinci participanți din 9. I – Mircea Finescu, II – O. Suslov (URSS), III – Ion Alexa.

Clasa național

I – 8 iulie – viteză triunghi 105 km – Iași – Vlădeni – Sienști – Iași. I – Iuliu Gionea, II – Gh. Deliu, III – Gh. Ștefani.

II – 12 iulie – distanță de cap compas 120 km – Iași – Todireni. I – Titi Enăchescu, II – Iuliu Gionea, III – Gh. Ștefani.

III – 18 iulie – viteză țel fix 104 km – Iași – Bârlad. I – P. Zenovei, II – V. Romașcu, III – M. Bâdea.

IV – 19 iulie – viteză țel fix dus-întors 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași. I – P. Zenovei, II – Iuliu Gionea, III – Mihai

Bândeia.

S-au realizat 6704 km distanță, iar clasamentul final a fost următorul:

Clasa Internațională				Clasa Națională			
I. M. Finescu	București	2641	Foka 4	6. Stoian Ioncev	Bulgaria	1215	Meteor
II. Nic. Mihăiță	București	2130	Foka 4	7. Alex. Rusev	Bulgaria	908	Meteor
III. Oleg Suslov	URSS	2094	KAI-14	8. Viorel Cismaș	Arad	895	Foka 4
4. Ion Alexa	Iași	2008	Foka 4	9. Wily Simo	Ungaria	731	Foka 4

Clasa Națională				Clasa Națională			
I. Valentin Romașcu	București	3011		6. Gheorghe Deliu	Brașov	2158	
II. Mihai Bândeia	București	2971		7. Gh. Ștefani	Brașov	1872	
III. Iuliu Gionea	Brașov	2900		8. Iosif Șilimon	Brașov	1664	
4. Titi Enăchescu	Brașov	2892		9. Ion Pavel	Iași	779	
10. Adalbert Gyurka	Cluj	556					

1964

✓ Iași – concurs de selecție

Între 4 și 13 iunie are loc la Iași concursul anual de selecție la care participă zece piloți din țară, pe planoare IS-3D. Condițiile meteo mediocre au permis efectuarea a numai trei probe. Director M. Adăscăliței, arbitru șef G. Georgescu.

I – 5 iunie – viteză țel fix 100 km – Iași – Bârlad. I – Ion Alexa, II – Petre Datculescu, III – Ion Frantz. Au executat proba șase concurenți din 10.

II – 6 iunie – viteză țel fix 100 km – Iași – Bârlad, probă efectuată de toți concurenții. I – Petru Zenovei, II – Gh. Gâlcă, III – Alexandru Jozsa.

III – 8 iunie – linie frântă 304 km – Iași – Sureni – Bârlad, traseu executat de un singur concurent – I Petre Zenovei, II – Gh. Gâlcă, III – Alexandru Jozsa.

Clasamentul final				Clasamentul final			
1. Gheorghe Gâlcă I	ași	2273		6. Petre Datculescu	București	1500	
2. Ion Alexa	Iași	2097		7. Ion Frantz	București	1325	
3. Alexandru Jozsa	Tg. Mureș	1919		8. Gheorghe Deliu	Brașov	1109	
4. Petru Zenovei	Iași	1768		9. Gh. Bognar	Brașov	933	
10. Boris Grabcev	Brașov	521					

S-au efectuat 3015 km parcurși în zbor de distanță.

✓ Iași – campionat național

Cea de-a noua ediție a campionatului național se ține la Iași, între 14 și 28 iunie, în continuarea concursului de selecție. Director – Mihai Adăscăliței, comisar sportiv și arbitru șef – Gh. Georgescu, meteorolog – Nicolae Costescu.

Participă 11 piloți pe planoare IS-3D. condițiile meteo puțin generoase au permis realizarea a 8184 km în zboruri de distanță, în opt probe ținute aproape zilnic.

I – 15 iunie – viteză țel fix dus-întors 120 km – Iași – Ruginoasa – Iași. I – Nicolae Mihăiță, II – Mihai Bândeia, III – Finescu Mircea.

II – 17 iunie – viteză pe triunghi de 206 km – Iași – Albești – Pașcani – Iași. Proba, neefectuată de nici un concurent, a fost taxată pe cap compas. Ordinea a fost următoarea pentru primele trei locuri: I – Nicolae Mihăiță, II – Ion Alexa, III – Emil Iliescu.

III – 18 iunie – viteză țel fix 106 km – Iași Săveni. I – Emil Iliescu, II – Petru Zenovei, III – Mircea Finescu.

IV – 19 iunie – viteză pe triunghi de 106 km – Iași Sinești – Vlădeni – Iași. I – Nicolae Mihăiță, II – Mircea Finescu, III – Emil Iliescu.

V – 20 iunie – viteză pe triunghi 106 km – Iași – Sinești – Vlădeni – Iași. I – Mircea Finescu, II – Gh. Gâlcă, III – Emil Iliescu.

VI – 21 iunie – viteză pe triunghi de 106 km – Iași Sinești – Vlădeni – Iași. I – Nicolae Mihăiță, II – Gh. Gâlcă, III – Mircea Finescu.

VII – 23 iunie – viteză pe triunghi de 206 km – Iași – Albești – Pașcani – Iași. I – Alexa, II – Zenovei, III – Gâlcă.

VIII – 24 iunie – viteză pe țel fix 106 km – Iași – Bârlad. I – Ion Alexa, II – Alexandru Jozsa, III – Mihai Bândeia.

Clasamentul campionatului a avut în final următoarea configurație				Clasamentul campionatului a avut în final următoarea configurație			
1. Mircea Finescu	București	6525		7. Nicolae Mihăiță	București	4869	
2. Emil Iliescu	București	5816		8. Valentin Romașcu	București	4811	
3. Mihai Bândeia	București	5707		9. Petru Zenovei	Iași	4515	
4. Gheorghe Gâlcă	Iași	5552		10. Vasile Coțofană	Iași	3924	
5. Ion Alexa	Iași	5354					

11. Petre Datculescu București 2477

Valoarea campionatului a constat în numărul mare de probe deși modeste, executate fără nici un incident.



Iași - festivitatea de premiere

✓ **Campionatul internațional al Ungariei**

Lângă Budapesta la Dunakezsy în luna iulie are loc campionatul internațional al Ungariei la care participă ca invitați câte doi piloți din Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și Yugoslavia pe planele Meteor, Orlik și Foka 4, iar din România un singur reprezentant – ing. Mircea Finescu, pe Foka 4. Din țara gazdă participă 18 piloți la clasa standard și cinci la clasa liber. În total 32 de concurenți.

În urma desfășurării a opt probe, destul de pretențioase, în clasamentul final internațional Mircea Finescu a ocupat un meritoriu loc II după Petroczy – Ungaria, locul III fiind obținut de un concurent din Cehoslovacia.



Ungaria - campionatul național - Mircea Finescu locul II

1965

✓ **Iași – concurs de selecție**

Între 14 și 30 iunie, la Iași, pe un timp total nefavorabil, sunt reuniți aici zece piloți pentru concursul anual de selecție.

Nu s-a reușit efectuarea decât a unei singure probe pe toată durata afectată competiției. S-au folosit numai planele IS-3D. primele trei locuri în unica probă de 100 km au fost ocupate în ordine de Valentin Romașcu – București, Zoltan Nagy – Tg. Mureș și Petru Zenovei – Iași.

S-au parcurs 864 km.

✓ **Iași – campionat național**

Cu tot timpul nefavorabil, între 1 și 18 iulie, conform calendarului competițional, are loc la Iași campionatul național.

Iau parte zece concurenți, folosindu-se șase planoare IS-3D și patru Foka 4. Ca de obicei campionatul este condus de Mihai Adăscăliței, comisar sportiv șef Gh. Georgescu și asistența meteo Nicolae Costescu.

S-au realizat chinuit cinci probe valabile din șase date:

I – 2 iulie – viteză țel fix dus-întors 202 km – Iași – Bârlad – Iași. Proba nu a fost efectuată complet de nici un concurent și s-a taxat la punctaj *distanță pe cap*. I – Emil Iliescu, II – Petru Zenovei, III – Mihai Bândeia.

II – 7 iulie – viteză țel fix dus-întors 104 km – Iași – Tg. Frumos – Iași. I – Valentin Romașcu, II – Petru Zenovei, III – Vasile Coțofană.

III – 13 iulie – viteză țel fix dus-întors 104 km – Iași – Tg. Frumos – Iași, nerealizată complet de nici un concurent, s-a taxat ca și prima probă ca distanță realizată pe cap compas. I – Alexandru Jozsa, II – Ion Alexa, III – Zoltan Nagy.

IV – 14 iulie – viteză triunghi 106 km – Iași – Vlădeni – Sinești – Iași. I – Emil Iliescu, II – Valentin Romașcu, III – Zoltan Nagy.

V – 16 iulie – viteză țel fix dus-întors 104 km – Iași – Tg. Frumos – Iași. I – Emil Iliescu, II – Alexandru Jozsa, III – Mihai Bândeia.

După aceste probe de încercare a măiestriei și tenacității datorate condițiilor meteo nefavorabile „eroii” acestui campionat s-au clasat în final:

I. Emil Iliescu	București	3374
II. Vasile Coțofană	Iași	3263
III. Alexandru Jozsa	Tg. Mureș	2703
4. Mihai Bândeia	București	2669
5. Petru Zenovei	Iași	2506
6. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	2376
7. Valentin Romașcu	București	2356
8. Ion Pavel	Iași	2213
9. Ion Alexa	Iași	1460
10. Gheorghe Gâlcă	Iași	1434

A fost un campionat chinuit, totuși lipsit de evenimente nedorite. S-au parcurs 4481 km.

1966

✓ Orel – campionat internațional URSS

Între 2 și 14 iulie la Orel în Bielorusia se întâlnesc 38 de concurenți din opt țări europene, mai mult sau mai puțin socialiste, la campionatul internațional al URSS, la care din țara gazdă participă 20 de concurenți. Sunt prezenți doi bulgari, doi cehoslovaci, trei germani din est, patru polonezi, doi români (Mircea Finescu și Gh. Gâlcă), doi unguri și doi iugoslavi.

Se concurează la clasa liber și standard. Se dau șapte probe din care numai cinci valabile.

I – 3 iulie – viteză țel fix 146 km.

II – 4 iulie – triunghi 300 km

III – 5 iulie – triunghi 200 km – Gh. Gâlcă stabilește un record național rămas neomologat.

IV – 11 iulie – triunghi 100 km.

V – 12 iulie – triunghi 500 km – Gh. Gâlcă a aterizat la 40 de km de țel.

Acest campionat internațional al URSS, a fost o tatonare și o repetiție generală a viitoarelor concursuri ale „țărilor socialiste”.

1968

✓ Polonia – campionatul mondial

La noua ediție a campionatului mondial de planorism care a avut loc între 9 și 26 iunie la Leszno în Polonia, au participat 32 de țări de pe toate continentele. S-au efectuat opt probe la care au participat 57 de concurenți la clasa standard. Țara noastră a fost reprezentată de Mircea Finescu și Emil Iliescu, pe planoare Foka 4.

Probele au fost următoarele:

I – 12 iunie – viteză pe țel fix 164 km.

II – 14 iunie – viteză pe țel fix dus-întors 156 km.

III – 15 iunie – viteză pe triunghi 224 km.

IV – 16 iunie – viteză pe triunghi 313 km.

V – 17 iunie – viteză pe triunghi 215 km.

VI – 18 iunie – viteză țel fix dus-întors 170 km.

VII – 20 iunie – viteză țel fix 164 km.

VIII – 22 iunie – viteză țel fix 200 km.

La clasa liber au participat 48 de concurenți care au efectuat numai șase probe, din 15-22 iunie, identice cu cele de la clasa standard, cu o singură excepție, 14 km în plus pe data de 20 iunie.

La clasa standard în clasamentul general primele șase locuri:

1. S. Smits – S.U.A.

2. P. Person – Suedia

3. R. Linder – Germania de Vest
4. G. Mofat – S.U.A.
5. H. Stoufs – Belgia
6. U. Bloch – Elveția

Concurenții noștri: M. Finescu locul 27 și Emil Iliescu locul 45, în 57 de concurenți.

La clasa liber clasamentul primilor șase a fost următorul:

1. Harno Wold – Austria
2. Axel Goran – Suedia
3. Rudi Steiler – Elveția
4. A. Schubert – Austria
5. Heinz Hut – Germania de Vest
6. Rudi Hossinger – Argentina.

A fost primul campionat mondial la care au participat concurenți din România și, până la apariția acestor rânduri, singurul.

✓ Iași – campionat național

Între 1 și 15 iulie are loc la Iași campionatul național la care participă 15 concurenți pe planoare Foka 4 și Blanik. Avioane remorchere PZL-104 Wilga. Conducerea este aceeași din ultimii 15 ani. Condițiile meteo au permis executarea a șase probe valabile:

I – 3 iulie – viteză țel fix 104 km – Iași Bârlad, probă efectuată de 11 participanți din 15. I – Zoltan Nagy, II – Nicolae Mihăiță, III – Eugen Cirezaru.

II – 5 iulie – viteză pe triunghi de 205 km – Iași – Trușești – Pașcani – Iași. Au efectuat proba complet 13 din 15 concurenți. I – Emil Iliescu + Gh. Gâlcă, II – Jozsa Alex., III – M. Bândeia.

III – 6 iulie – linie frântă 307 km – Iași – Săveni – Bârlad. Proba a fost realizată în întregime de un singur concurent, restul au fost taxați la punctaj cu distanța pe cap compas. I – Nicolae Mihăiță, II – Alex. Jozsa, III – Eugen Cirezaru.

IV – 7 iulie – viteză țel fix dus-întors 208 km – Iași – Bârlad – Iași, efectuată numai de un concurent, restul taxați cu distanță pe cap compas. I – Emil Iliescu, II – Ion Alexa, III – Mihai Bândeia.

V – 8 iulie – viteză țel fix dus-întors 140 km – Iași – Pașcani – Iași, probă efectuată de 13 din 15 concurenți. I – Alex. Jozsa, II – Petru Zenovei, III – Ion Pavel.

VI – 9 iulie – viteză triunghi 205 km – Iași – Trușești – Pașcani – Iași. Probă nerealizată integral de nici un concurent, a fost taxată ca distanță pe cap compas. I – Gh. Gâlcă, II – Nicolae Mihăiță, III – Emil Iliescu.

VII – 11 iulie – s-a mai dat o probă linie frântă 307 km, probă care a fost anulată din cauza condițiilor meteo.

La proba a cincea s-a petrecut un grav incident de zbor, când planorul Foka 4 pilotat de Gh. Gâlcă a abordat într-o înghesuială, în curentul termic, planorul Blanik pilotat de Ion Alexa. Ca prin minune primul s-a salvat cu parașuta, iar al doilea a putut ateriza cu bine.

Clasament general:

1. Emil Iliescu	București	4399	9. Ion Alexa	Iași	3078
2. Mihai Bândeia	București	4132	10. Eugen Cirezaru	Tg. Mureș	3049
3. Alex. Jozsa	Tg. Mureș	4075	11. Ion Pavel	Iași	2994
4. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	3651	12. Titi Enăchescu	Brașov	2237
5. Nicolae Mihăiță	București	3516	13. Vasile Coțofană	Iași	2194
6. Petru Zenovei	Iași	3463	14. Ion Bădoiu	Ploiești	933
7. Valentin Romașcu	București	3370	15. Vasile Măieran	Craiova	731
8. Gh. Gâlcă	Iași	3205			

S-au efectuat 9424 km în zbor de distanță.

1969

✓ Ungaria găzduiește primul campionat al țărilor socialiste

Lângă Budapesta la Dunakezsy are loc între 3 și 16 iulie campionatul țărilor socialiste, o nouă manifestare zonală de planorism pe plan mondial.

Participă concurenți din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia, România, Ungaria și URSS la două clase: standard cu 16 participanți și liber cu 13 participanți.

Singurul nostru reprezentant, Mihai Bândeia pe planor Foka 4 a concurat la standard, unde s-au efectuat opt probe:

I – 5 iulie – țel fix dus-întors 260 km. Au realizat proba 9 din 16 concurenți.

II – 6 iulie – viteză triunghi 200 km, probă realizată de 12 concurenți din 16.

III – 7 iulie – leagănul pisicii 325 km, probă nerealizată de nici un concurent și taxată pe cap compas.

IV – 9 iulie – leagănul pisicii 325 km, probă realizată de toți concurenții.

V – 10 iulie – viteză țel fix dus-întors 400 km. Nerealizată de nici un concurent și taxată pe cap compas.

VI – 12 iulie – leagănul pisicii 460 km, realizată de 6 din 16 concurenți.

VII – 15 iulie – triunghi viteză de 100 km, probă realizată de toți concurenții.

VIII – 16 iulie – viteză triunghi de 100 km, probă realizată doar de patru concurenți.

✓ Iași – campionat național cu invitați străini

Între 4 și 17 august se ține al XIV-lea campionat național la Iași cu câte un invitat din Germania de Est, Germania de Vest, Ungaria, Polonia și URSS și șase reprezentanți ai țării noastre. Se întrebuintează planoare IS-3D, Blanik și Foka 4 și patru avioane remorchere Wilga. Condițiile meteo mai favorabile ca de obicei, au permis efectuarea următoarelor opt probe:

I – 5 august – viteză țel fix 104 km – Iași – Bârlad, efectuată de 11 participanți din 11. I – M. Finescu, II – Ianuș Woss (Germania de Est), III – Klaus Konig (Germania de Vest).

II – 6 august – viteză țel fix dus-întors 104 km – Iași – Pașcani – Iași, nerealizată în întregime de nici un concurent, taxată pe cap compas. I – Nicolae Mihăiță, II – M. Keselyak (Polonia), III – Mircea Finescu.

III – 7 august – viteză triunghi 205 km – Iași – Pașcani – Albești – Iași, realizată complet numai de doi concurenți, restul pe cap compas. I – Mihai Bândeia, II – I. Csepen (Ungaria), III – M. Keselyak (Polonia).

IV – 8 august – viteză țel fix dus-întors 120 km – Iași – Ruginoasa – Iași, realizată de toți concurenții. I – K. Konig (Germania de Vest), II – Nicolae Mihăiță, III – I. Voss (Germania de Est).

V – 9 august – viteză țel fix dus-întors 140 km – Iași – Pașcani – Iași, efectuată complet de șapte concurenți, restul fiind taxați pe cap compas. I – Zoltan Nagy, II – I. Csepen (Ungaria), III – Mircea Finescu.

VI – 12 august – viteză triunghi 205 km – Iași Albești – Pașcani – Iași, realizat de cinci concurenți, restul fiind taxați pe distanță cap compas. I – Zoltan Nagy, II – Alex. Jozsa, III – Klaus Konig (Germania de Vest).

VII – 13 august – viteză pe țel fix dus-întors 208 km – Iași Bârlad – Iași, realizată de toți concurenții. I – I. Csepen (Ungaria), II – M. Keselyak (Polonia), III – Zoltan Nagy.

VIII – 14 august – viteză țel fix 104 km – Iași – Bârlad, probă neefectuată complet, a fost taxată pe distanță cap compas. I – K. Konig (Germania de Vest), II – A. Durov (URSS), II – Petru Zenovei.



Iași - premiere la Campionatul internațional

Clasament general

1. Ianoș Csepen	Ungaria	5869	7. Mihai Bândeia	București	4333
2. Mircea Finescu	Brașov	5801	8. Nicolae Mihăiță	București	3782
3. Klaus Konig	R.F.G.	5709	9. Ianuș Woss	R.D.G.	3676
4. M. Keselyak	Polonia	4892	10. Petru Zenovei	Iași	3284
5. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	4795	11. Albert Durov	URSS	3236
6. Alexandru Jozsa	Tg. Mureș	4510			

Clasament național

1. Mircea Finescu	Brașov	4. Mihai Bândeia	București
2. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	5. Nicolae Mihăiță	București
3. Alexandru Jozsa	Tg. Mureș	6. Petru Zenovei	Iași

Directorul campionatului – Mihai Adăscăliței, comisar sportiv șef – Gh. Georgescu, meteorolog – Nicolae Costescu. S-au parcurs 11049 km.

1970

✓ Campionatul internațional al Poloniei

Între 17 și 31 mai la Leszno participă, alături de Polonia, Ungaria și URSS, o delegație din țara noastră condusă de Ion Șoflete, având ca antrenor pe Gh. Savastre și concurenți pe Gh. Bărbuceanu și Boris Grabcev, pe planoare Foka 4 clasa standard.

La clasa standard s-au efectuat șase probe de către 47 de participanți.

I – 18 mai – viteză triunghi 308 km.

II – 19 mai – viteză triunghi 207 km.

III – 21 mai – viteză țel fix dus-întors 184 km.

IV – 23 mai – viteză triunghi 2x107 km.

V – 24 mai – viteză triunghi 2x207 km.

VI – 25 mai – viteză triunghi 534 km.

Competiția a fost dură, cu probe grele care au solicitat participanții. În clasamentul final, primele trei locuri au fost ocupate de țara organizatoare, concurenții noștri ocupând locurile: 40 Gh. Bărbuceanu și 41 Boris Grabcev, antrenamentul pentru competiții dovedindu-se deficitar, mai ales la început de sezon.

1971

✓ Campionatul internațional al Germaniei de Est

Între 6 și 19 iunie are loc la Neustadt-Glewe campionatul Germaniei Democrate la care participă și câte doi invitați din Cehoslovacia, România și Ungaria. Țara gazdă se prezintă cu 36 de concurenți. Delegația noastră, condusă de Gh. Georgescu asistat de pilotul sportiv Ion Burghina ca tehnician, are ca piloți concurenți pe Mihai Bâdea și Emil Iliescu.

Se zboară pe plane Foka 4, cu excepția concurenților cehi care folosesc Orlic și Wega-1, iar ca avioane remorhere opt Brigadier, trei Zlin-226 și un PO-2.

Timpul ploios și repetatele restricții de zbor au încorsetat competiția, realizându-se patru probe chinuite din șase propuse.

6 iunie – viteză pe triunghi de 100 km, probă anulată prin nerealizare.

I – 7 iunie – viteză țel fix dus-întors 100 km, probă efectuată de 37 de concurenți. Mihai Bâdea pe locul 21 și Emil Iliescu pe locul 37.

II – 8 iunie – viteză pe patrulater de 350 km, luată în calcul ca probă pe cap compas. Mihai Bâdea și Emil Iliescu pe locul opt cu 175 km.

III – 14 iunie – viteză pe triunghi de 160 km, efectuată pe cap compas de 37 de concurenți. M. Bâdea și E. Iliescu locul opt cu 111 km.

17 iunie – viteză țel fix 175 km – probă nerealizată și anulată.

IV – 18 iunie – viteză pe patrulater de 160 km, realizată pe cap compas de 36 de concurenți. E. Iliescu locul 28 și M. Bâdea locul 34.

În clasamentul general, din 40 de competitori (doi s-au retras), primul loc a fost ocupat de concurentul ceh J. Smolka, iar celelalte două locuri de germanii Elke și Klaus König, reprezentanții noștri ocupând locurile: 21 M. Bâdea și 29 E. Iliescu.



Delegația României
G. Georgescu, E. Iliescu, M. Bâdea, I. Burghină

A fost o bună experiență.

✓ Campionatul internațional al Ungariei

Între 3 și 15 iulie are loc la Dunakezsy campionatul internațional al Ungariei ce se desfășoară la clasa standard femei (7 participante), standard bărbați (19 participanți) și clasa liber (15 participanți). Țara noastră este prezentă numai la clasa standard băieți prin Valentin Romașcu și Petru Zneovei, pilotând plane Foka 4. Ceilalți concurenți folosesc o varietate de plane de la Foka 4, Cobra 15, M-35 Orlik, Mucha standard, Wega, Phoebus până la ASW-15.

La clasa standard, probele au fost următoarele:

- I – 5 iulie** – viteză țel fix 260 km (locul I 212 km realizați). Zenovei locul 6 și Romașcu locul 8.
II – 6 iulie – viteză țel fix 217 km (locul I 200 km realizați). Romașcu locul 5 și Zenovei locul 15.
III – 7 iulie – viteză pe triunghi de 2x150 km (locul I 286 km relaizați). Romașcu locul 10 și Zenovei locul 13.
IV – 8 iulie – viteză dus-întors 220 km (probă efectuată integral). V. Romașcu locul 10 și P. Zenovei locul 14.
V – 9 iulie – viteză pe triunghi de 176 km (locul I 86,15 km/h). V. Romașcu locul III, P. Zenovei locul 12.
VI – 10 iulie – viteză pe circuit de 390 km (locul I – 72,24 km/h). P. Zenovei locul 12 (62,8 km), V. Romașcu locul 17 (26,5 km).
VII – 11 iulie – viteză pe triunghi de 2x260 km (locul I cu un total de 376 km). V. Romașcu locul 12 (307 km), P. Zenovei locul 13 (260 km).
VIII – 13 iulie – viteză pe circuit de 360 km (locul I – 133 km). V. Romașcu locul 7 (116 km), P. Zenovei locul 15 (65 km).

În clasamentul final primele trei locuri au fost ocupate de Matiușek (Cehoslovacia), doi și trei Link și Kuznețov (URSS). Valentin Romașcu locul 11 și Petru Zenovei locul 14, din 19 concurenți.

✓ Iași – concurs de selecție

De la 11 până la 25 iulie are loc la Iași concursul de selecție care a adunat 13 piloți din țară. Aceștia s-au confruntat în cinci probe, în condiții meteo mediocre.

I – 15 iulie – viteză țel fix dus-întors 100 km – Iași – Tg. Frumos – Iași. I – Gh. Răileanu, II – B. Grabcev, III – N. Borș. Proba este realizată de 5 concurenți din 13.

II – 16 iulie – viteză țel fix 100 km – Iași – Bârlad, realizată de toți concurenții. I – B. Grabcev, II – I. Pavel, III – I. Iosup.

III – 17 iulie – viteză țel fix dus-întors 128 km – Iași – Ruginoasa – Iași, probă realizată de 3 concurenți din 13. I – O. Lie, II – I. Pavel, III – I. Frantz.

IV – 23 iulie – viteză țel fix dus-întors 144 km – Iași – Pașcani – Iași. Probă realizată de opt concurenți. I – Ion Iosup, II – Ion Pavel, III – Ion Frantz.

Clasamentul final a fost următorul:

1. Boris Grabcev	București	3779	8. Ion Frantz	București	2367
2. Ion Pavel	Iași	3664	9. Ianoș Kiss	Tg. Mureș	1942
3. Lie Octavian	Brașov	3137	10. Adalbert Șura	Tg. Mureș	1750
4. Ion Iosup	Iași	2883	11. Ion Tudor	Craiova	1551
5. Nicolae Borș	Brașov	2839	12. Vasile Măieran	Craiova	1211
6. Gh. Răileanu	Craiova	2485	13. Istvan Szekernies	Cluj	162
7. Aurel Otanjac	Iași	2438			

S-au realizat în total 6131 km distanță.

✓ Iași campionatul internațional al României

Între 1 și 5 august s-a desfășurat campionatul României, la care au luat parte piloți din Germania de Est și de Vest, Polonia, Ungaria și URSS. De la noi au concurat 14 piloți. Conducerea campionatului eset asigurată ca și până acum de Mihai Adăscăliței, secondat de Gh. Gâlcă, comisar sportiv șef și Gheorghe Georgescu arbitru șef, iar asistența meteo Nicolae Costescu. Piloții din Germania de Vest au participat în afara concursului, deoarece cele două planoare întrebunțate de aceștia, Phoebus și SB-8 aveau calități net superioare planoarelor Foka puse la dispoziție de organizatori.

Probele, realizarea lor și primii clasati au fost:

I – 3 august – viteză țel fix dus-întors 140 km – Iași – Pașcani – Iași, realizată de 21 din 22 de concurenți. I – V. Elke (Germania de Est), II – Mircea Finescu, III – Zoltan Nagy.

II – 4 august – viteză pe triunghi de 208 km – Iași Albești – Pașcani – Iași, probă nerealizată integral, taxată pe cap compas. I – R. Wienzek (Germania de Vest), II – Mihai Bândeș, III – Nicolae Mihăiță.

III – 5 august – viteză țel fix dus-întors 140 km – Iași – Pașcani – Iași, realizată complet de 14 din 22 de participanți (opt taxați pe cap compas). I – I. Kuznețov (URSS), II – H. Woss (Germania de Est), III – E. Iliescu.

IV – 7 august – viteză pe triunghi de 104 km – Iași – Vlădeni – Albești – Iași, realizată de 20 de concurenți din 22. I – I. Kuznețov (URSS), II – Nicolae Mihăiță, III – M. Moscinsky (Polonia).

V – 11 august – viteză pe țel fix dus-întors 212 km – Iași – Săveni – Iași, nerealizată complet, a fost taxată pentru toți concurenții cap compas. I – E. Iliescu, II – I. Reim (Polonia), III – H. Woss (Germania de Est).

VI – 12 august – viteză pe triunghi de 212 km – Iași Albești – Pașcani – Iași, realizată de șapte concurenți. I – Nicolae Mihăiță, II – H. Woss (Germania de Est), III – Udo Elke (Germania de Est).

S-au efectuat 14729 km în zbor de distanță.

Clasament general

I. Hans Werner Woss	R.D.G.	4688	5. Iuri Kuznețov	URSS	4018
II. Udo Elke	R.D.G.	4658	6. Valentin Romașcu	România	3975
III. Nicolae Mihăiță	România	4494	7. Mircea Finescu	România	3798
4. Zoltan Nagy	România	4167	8. Tiber Szentvolgky	Ungaria	3777

9. Emil Iliescu	România	3728	16. Petru Zenovei	România	2952
10. M. Moszcinsky	Polonia	3612	17. Ion Iosup	România	2815
11. Lajos Simko	Ungaria	3572	18. Nicolae Borș	România	2738
12. Mihai Bânde	România	3554	19. Octavian Lie	România	2577
13. R. Wienzek	R.F.G.	3289	20. Ioan Pavel	România	2561
14. Boris Grabcev	România	3288	21. Ion Alexa	România	2300
15. Iakob Reinhold	Polonia	3109	22. Gheorghe Gâlcă	România	850

Calsament național

I. Nicolae Mihăiță	București	8. Petru Zenovei	Iași
II. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	9. Ioan Iosup	Iași
III. Valentin Romașcu	București	10. Nicolae Borș	Brașov
4. Mircea Finescu	București	11. Octavian Lie	Brașov
5. Emil Iliescu	Brașov	12. Ion Pavel	Iași
6. Mihai Bânde	București	13. Ion Alexa	Iași
7. Boris Grabcev	București	14. Gheorghe Gâlcă	Iași

Concurenții Seig Roluke cu planorul ASW-15, Heinrich Schreiber cu planorul SB-8 și Wiener Rainer cu planorul Phoebus din Germania de Vest – în afară de concurs – nu au fost punctați, dar s-au detașat în timpul probelor, fiind mereu în frunte. În viitor, în astfel de situații, concurenților cu planoare superioare li se va aplica „coeficientul de handicap” pentru a putea participa în competiții.



Iași - festivitatea de premiere la clasament general

1972**✓ Concursul țărilor socialiste în URSS**

La Orel, în Bielorusia, între 2 și 21 iunie are loc concursul țărilor socialiste, la care participă piloți din Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Germania de Est, Coreea de Nord, Polonia, România, Ungaria și URSS.

Se concurează la clasa standard femei (9 pe planoare Blanik), standard bărbați (19 pe planoare Foka 5, Kobra 15, Orlik și ASW-15) și clasa liber (14 concurenți pe Pheobus, ANT-15, Vega și ASW-15). Reprezentanții din Cuba și Coreea de Nord, au participat în afara concursului pe Foka 5.

Delegația noastră, condusă de Gh. Gâlcă, face deplasarea cu trenul – 36 de ore – și are ca piloți concurenți la clasa standard pe Mircea Finescu și Zoltan Nagy, iar la liber pe Valentin Romașcu, toți întrebuițând planoare Foka 5, depășite moral și fizic, puse la dispoziție de organizator. Datorită condițiilor intolerabile în care sunt păstrate planoarele și distribuirii lor cu întârziere, Zoltan Nagy nu a putut participa la prima probă.

Condițiile favorabile au permis următoarele șapte probe.

I – 8 iunie – viteză pe triunghi de 200 km. La clasa standard Mircea Finescu se clasează pe locul 9 din 19, iar la clasa liber Valentin Romașcu pe locul 13 din 14.

II – 9 iunie – viteză pe triunghi de 300 km, probă efectuată de un singur concurent la clasa standard. Mircea Finescu pe locul 9, Zoltan Nagy locul 15 din 19 concurenți, iar la clasa liber Valentin Romașcu pe locul 12.

III – 11 iunie – viteză țel fix dus-întors 240 km. Mircea Finescu locul 8, Zoltan Nagy locul 9 la clasa standard, și Valentin Romașcu locul 10 la clasa liber.

IV – 12 iunie – viteză pe triunghi de 314 km. Locul 12 Mircea Finescu și 18 Zoltan Nagy la clasa standard, și locul 12 Valentin Romașcu la clasa liber.

V – 13 iunie – viteză țel fix dus-întors 120 km. Probă efectuată de toți concurenții noștri. Clasa standard: Mircea Finescu locul 11, Nagy Zoltan locul 13; clasa liber locul 12 Valentin Romașcu.

VI – 14 iunie – viteză pe triunghi de 500 km. Clasa standard, locul doi Nagy Zoltan și locul 14 M. Finescu; clasa liber, locul 12 Valentin Romașcu.

VII – 16 iunie – viteză țel fix dus-întors 120 km. Toți concurenții noștri au realizat proba. Clasa standard, Mircea Finescu locul 10, Nagy Zoltan locul 13; clasa liber, Valentin Romașcu locul 12.

În clasamentul final concurenții noștri handicapați de calitatea planoarelor, au ocupat locurile următoare:

- la standard, Mircea Finescu locul 8 și Zoltan Nagy locul 15 din 19 concurenți;
- la clasa liber, Valentin Romașcu locul 12 din 14 concurenți.

La proba a patra din 12 iunie ing. Mircea Finescu realizează un record național de viteză pe triunghiul de 300 km, obținând o viteză medie de 77,934 km/h, pe ruta Orel – Livin Molo – Arhanghescoe – Orel.

Având în vedere calitatea planoarelor și restul problemelor ivite la care se adaugă și obositoarea deplasare cu trenul, rezultatele pot fi considerate onorabile.

✓ **Campionatul internațional al Poloniei**

Între 4 și 18 iunie are loc la Leszno campionatul internațional al Poloniei, pe un timp nefavorabil în care au fost cinci zile medii de concurs din cele 14 destinate, în care s-au realizat cinci probe modeste de către cei 37 de participanți la clasa standard.

Delegația noastră, condusă de Gh. Georgescu, este formată din piloții concurenți: ing. Emil Iliescu și Nicolae Mihăiță. S-au folosit planoare Foka 5.

Probele au fost:

I – 5 iunie – viteză pe triunghi de 250 km, probă efectuată de 20 de concurenți din 37. Locul 31 Nicolae Mihăiță cu 158 km și 35 Emil Iliescu cu 63 km parcurși.

II – 6 iunie – viteză pe triunghi de 2x104 km, realizată de 16 concurenți din 37. Locul 26 Nicolae Mihăiță, cu 135 km, și locul 30 Emil Iliescu cu 83 km.

III – 10 iunie – distanță pe circuit, realizată de 35 din 37 concurenți. Locul I realizează 577 km. Nicolae Mihăiță se clasează la această probă al 19-lea cu 427 km, iar Emil Iliescu al 30-lea cu 308 km.

IV – 17 iunie – viteză țel fix dus-întors 2x150 km, realizată de 31 de concurenți din 37. Locul 14 Nicolae Mihăiță, cu 174 km, locul 31 Emil Iliescu cu 150 km.

V – 18 iunie – probă identică cu proba a IV-a din 17 iunie, realizată de 35 de concurenți. Locul 11 Nicolae Mihăiță, cu 175 km, locul 26 Emil Iliescu cu 150 km.

În clasamentul final reprezentanții noștri s-au clasat astfel (din 37 de participanți):

- Nicolae Mihăiță locul 22 cu 3159 puncte
- Emil Iliescu locul 31 cu 2010 puncte

✓ **Iași – concurs de selecție**

Ținut la Iași între 5 și 16 iulie, în condiții meteo foarte potrivnice, concursul de selecție pe anul 1972 a adunat, la startul celor trei probe realizate, 15 concurenți.

Din cele trei probe, numai prima a fost realizată complet, de șase competitori, următoarele două nefiind finalizate nici una. Au fost taxate pentru toți concurenții ca distanță pe cap compas, cu intenția de a finaliza concursul, cu minimum de trei probe, cerute de regulament.

I – 7 iulie – viteză țel fix dus-întors 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași. I – I. Iosup, II – A. Otânjac, III – Gh. Răileanu.

II – 14 iulie – probă identică cu cea precedentă, taxată pe cap compas. I – I. Pavel, II – A. Otânjac, III – Octavian Lie.

III – 15 iulie – viteză țel fix 104 km – Iași – Bârlad, realizată pe cap compas. I – E. Rosch, II – I. Pavel, III – Gh. Răileanu.

Clasamentul final a fost următorul:

1. Ion Pavel	Iași	1878	9. Iosif Gagy	Tg. Mureș	971
2. Erwin Rosch	Brașov	1627	10. Gyula Kiss	Tg. Mureș	798
3. Iosup Ion	Iași	1556	11. Alex. Codoban	București	786
4. Gheorghe Răileanu	Craiova	1503	12. Nicolae Borș	Brașov	678
5. Aurel Otânjac	Iași	1471	13. Ion Frantz	București	644
6. Octavian Lie	Brașov	1260	14. Ion Tudor	Craiova	607
7. Gh. Bărbuceanu	București	1243	15. Ernő Acs	Tg. Mureș	204
8. Vasile Măeran	Craiova	1033			

A fost o competiție chinuită și fără relevanță, la care s-au efectuat numai 3544 km zbor de distanță.

✓ **Iași – campionatul internațional al României**

De la 30 iulie până la 13 august se desfășoară la Iași campionatul internațional la care iau parte câte doi piloți din Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și URSS. Din țara noastră participă 13 piloți și unul în afară de concurs, din partea fabricii I.C.A.-Brașov, ing. Mircea Finescu care testează planorul prototip IS-29E, cu 17 m anvergură și 42 finețe. Acesta s-a clasat în final pe primul loc, cu un punctaj detașat.

Condițiile meteo slabe au permis cu dificultate trei probe modeste. S-au întrebuițat planoare Foka 4 și 5, puse la dispoziție de organizator, pentru toți participanții la concurs și cinci avioane de remorcaj PZL-104 Wilga. Conducerea tehnică este asigurată de aceleași persoane din ultimii ani. S-au realizat 4717 km.

S-au dat probele următoare (clasamentul pe probe este la național):

I – 3 august – viteză țel fix dus-întors 208 km – Iași – Bârlad – Iași, nerealizată de nici un competitor și taxată pe cap compas. I – Ion Alexa, II – Zoltan Nagy, III – Valentin Romașcu.

II – 8 august – viteză țel fix dus-întors 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași. I – Mihai Bândeă, II – Zoltan Nagy, III – Nicolae Mihăiță.

III – 10 august – probă identică cu cea precedentă. I – Ion Alexa, II – Aurel Otânjac, III – Zoltan Nagy.

Clasament general:

1. František Necid	Cehoslovacia	2193	12. P. Majewska	Polonia	1165
2. Stanislav Vitec	Polonia	1808	13. Hans Woss	R.D.G.	1119
3. Zoltan Nagy	România	1628	14. Aurel Otânjac	România	1093
4. Mihai Bândeă	România	1617	15. Ion Pavel	România	898
5. Valentin Romașcu	România	1431	16. Erwin Rosch	România	805
6. Oleg Pasetnic	URSS	1321	17. Emil Iliescu	România	672
7. Nicolae Mihăiță	România	1314	18. Ion Iosup	România	670
8. Luloviț Iambrich	Cehoslovacia	1304	19. Petru Zenovei	România	433
9. Ion Alexa	România	1269	20. Boris Grabcev	România	302
10. Wolf Weindhold	R.D.G.	1234	21. Gh. Răileanu	România	241
11. Alexei Boldina	URSS	1185			

Clasamentul național:

1. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	8. Erwin Rosch	Brașov
2. Mihai Bândeă	București	9. Emil Iliescu	București
3. Valentin Romașcu	București	10. Ion Iosup	Iași
4. Nicolae Mihăiță	București	11. Petru Zenovei	Iași
5. Ion Alexa	Iași	12. Boris Grabcev	București
6. Aurel Otânjac	Iași	13. Gh. Răileanu	Craiova
7. Ion Pavel	Iași		

S-au efectuat în total 4717 km distanță.

1973

✓ Campionat internațional Cehoslovac

La Vrchlaby, în Cehoslovacia, între 8 și 20 iulie are loc campionatul internațional al țării prietene, fosta vecină până în 1939.

Iau parte 33 de concurenți din țara gazdă, Germania de Est, Polonia, România, Ungaria și URSS. Se concurează la clasa liber, standard femei și standard bărbați.

Delegația țării noastre este condusă de Paul Manu, ajutat tehnic de Zoltan Demeter și Mihai Bândeă, având ca piloți concurenți, numai la clasa standard, pe Nicolae Mihăiță și Zoltan Nagy cu planoare Foka 5. La clasa respectivă au mai concurat patru cehi, doi polonezi, doi est-germani, doi unguri și doi sovietici (total 14 participanți).

Probele și clasarea concurenților noștri:

I – 10 iulie – viteză pe triunghi 308 km, probă realizată de 11 concurenți din 14. Locul 13 Nicolae Mihăiță cu 262 km și locul 14 Zoltan Nagy cu 108 km.

II – 11 iulie – viteză țel fix dus-întors 305 km, probă efectuată de 13 concurenți. Locul 11 Nicolae Mihăiță cu 67,7 km/h, locul 13 Zoltan Nagy cu 61,8 km/h.

III – 14 iulie – viteză țel fix dus-întors 144 km, efectuată de toți concurenții. Nicolae Mihăiță s-a clasat pe locul 13 cu 46,4 km/h, iar Zoltan Nagy pe locul 14 cu 46,5 km/h viteză medie.

IV – 17 iulie – viteză țel fix dus-întors 151 km, probă realizată integral. Locul III Zoltan Nagy cu 75,5 km/h, locul 11 Nicolae Mihăiță cu 67 km/h.

Handicapul datorat calității planoarelor din concurs și antrenamentul deficitar au situat concurenții noștri, în final, pe locul 12 Zoltan Nagy și 14 Nicolae Mihăiță.

Iași – concurs de selecție

Între 8 și 22 iulie, se întrec în opt probe 16 aspiranți la promovarea în campionatul național, pe planoare Foka 4 și 5. Coordonatori ai concursului aceiași ca și în anii precedenți.

Condițiile meteo medii au permis probele următoare:

I – 10 iulie – viteză țel fix dus-întors 130 km – Iași – Todireni – Iași, probă realizată integral de 11 din 16 participanți. I – Boris Grabcev, II – Ion Pavel, III – Erwin Rosch.

II – 11 iulie – viteză țel fix dus-întors 100 km – Iași – Ruginoasa – Iași, realizată de 10 din 16 concurenți. I – Petre Zenovei, II – Ion Frantz, III – Erwin Rosch.

III – 12 iulie – Viteză pe triunghi de 100 km – Iași – Sinești – Vlădeni – Iași, realizată de 15 concurenți. I – Ion Strete, II – Ionel Munteanu, III – Erwin Rosch.

IV – 13 iulie – viteză pe triunghi de 206 km – Iași – Albești – Pașcani – Iași, efectuată complet de 8 participanți din 16. I – Petru Zenovei, II – Ion Iosup, III – Erwin Rosch.

V – 15 iulie – viteză pe triunghi de 302 km – Iași – Hârtop – Săveni – Iași, probă nerealizată integral și taxată pe cap compas. I – 240 km efectuați de: I. Iosup, V. Măierean, Erwin Rosch, Octavian Lie; II – 237 km – Iosif Gagy, G. Kiss, A. Matta, I. Pavel, I. Strete; III – 196 km – Ion Frantz.

VI – 19 iulie – viteză pe țel fix dus-întors 100 km – Iași – Tg. Frumos – Iași, probă realizată de 11 din 16 participanți. I – Erwin Rosch, II – Ion Iosup, III – Ionel Munteanu.

VII – 20 iulie – viteză pe triunghi de 103 km – Iași – Sinești – Vlădeni – Iași, efectuată de 14 concurenți. I – Ion Pavel, II – Petru Zenovei, III – Arpad Matta.

VIII – 21 iulie – probă identică cu precedenta, realizată de 15 concurenți din 16. I – Erwin Rosch, II – Boris Grabcev, III – Ion Pavel.

S-au realizat 14225 km în zbor de distanță.

Clasamentul final:

1. Erwin Rosch	Brașov	7488	9. Ion Strete	Brașov	5339
2. Petru Zenovei	Iași	7337	10. Vasile Măeran	Craiova	5314
3. Ion Iosup	Iași	7123	11. Arpad Matta	Tg. Mureș	5023
4. Ionel Munteanu	Brașov	6411	12. Gyula Kiss	Tg. Mureș	4954
5. Ion Pavel	Iași	6282	13. Alex. Codoban	București	4699
6. Boris Grabcev	București	6254	14. Iosif Gagy	Tg. Mureș	3914
7. Ion Frantz	București	5590	15. Gh. Răileanu	Craiova	3560
8. Octavian Lie	Brașov	5547	16. Istvan Szekernes	Cluj	2088

✓ Iași – campionatul internațional al României

Ținut între 29 iulie și 12 august, campionatul adună la start 18 concurenți din țară și șase invitați din Cehoslovacia, Ungaria și URSS. Datorită condițiilor meteo, mai bune ca de obicei, s-au putut efectua șapte probe mai consistente. S-a concurat pe planoare Foka 4 și 5, cu excepția echipei cehoslovace care a folosit două Kobra-15 și a lui Mircea Finescu care a testat prototipul IS-29 D, creație a fabricii I.C.A.-Brașov. Conducerea campionatului este aceeași, la care se adaugă prețioasa prezență a doctorului Vasile Marin pentru asistență medicală.

Probele și clasarea în probă au fost:

I – 31 iulie – viteză pe triunghi de 100 km – Iași – Sinești – Vlădeni – Iași, realizată de toți concurenții. I – Petru Zenovei, II – Passetchnik Oleg (URSS), III – V. Stiumba (URSS).

II – 1 august – viteză țel fix dus-întors 212 km – Iași – Bârlad – Iași, realizată de 21 din 24 de concurenți. I – T. Wala (Cehoslovacia), II – I. Vavra (Cehoslovacia), III – V. Stiumba (URSS).

III – 2 august – viteză triunghi 251 km – Iași – Săveni – Pașcani – Iași, realizată de 21 din 24 competitori. I – T. Wala (Cehoslovacia), II – I. Vavra (Cehoslovacia), III – T. Szentvolgy (Ungaria).

IV – 3 august – viteză triunghi 302 km – Iași – Săveni – Hârtop – Iași, realizată de toți concurenții. I – T. Wala (Cehoslovacia), II – I. Vavra (Cehoslovacia), III – Zoltan Nagy (România).

V – 4 august – viteză țel fix dus-întors 214 km – Iași – Sinești, realizată de toți concurenții. I – T. Wala (Cehoslovacia), II – I. Vavra (Cehoslovacia), III – Mircea Finescu (România).

VI – 5 august – viteză triunghi de 302 km – Iași – Hârtop – Săveni – Iași, realizată de 23 de concurenți. I. Wala (Cehoslovacia), II – I. Vavra (Cehoslovacia), III – Mircea Finescu (România).

VII – 11 august – viteză țel fix dus-întors 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași, realizată de 20 din 24 participanți. I – Zoltan Nagy (România), II – Szenker (Ungaria), III – Mircea Finescu și Boris Grabcev (România).

De menționat că la proba din 5 august, colonelul Nicolae Făgădaru, comandantul Aeroclubului Central, a realizat în afară de concurs proba de 302 km triunghi, obținând baremul pentru distanță la C-ul de aur și primul diamant.

Clasamentul general:

1. Tadeus Wala	Cehoslovacia	6754	13. Boris Grabcev	România	5360
2. Iaroslav Vavra	Cehoslovacia	6739	14. Arpad Matta	România	5291
3. Vitautas Stiumba	URSS	6203	15. Ionel Munteanu	România	5095
4. Mircea Finescu	România	6200	16. Ion Alexa	România	5075
5. Oleg Passetchnik	URSS	6117	17. Ion Pavel	România	5051
6. Nicolae Mihăiță	România	6034	18. Emil Iliescu	România	4494
7. Mihai Bândeș	România	5976	19. Iosif Szenker	Ungaria	4731
8. Zoltan Nagy	România	5961	20. Aurel Otânjac	România	4210
9. Tibor Szentvolgy	Ungaria	5853	21. Ion Iosup	România	4160
10. Petru Zenovei	România	5826	22. Vasile Coțofană	România	3850
11. V. Romașcu	România	5819	23. Gh. Savastre	România	3689
12. Erwin Rosch	România	5521	24. Eugen Cirețaru	România	3550

Clasamentul Național

1. Mircea Finescu	Brașov	10. Ionel Munteanu	Brașov
2. Nicolae Mihăiță	București	11. Ion Alexa	Iași
3. Mihai Bâdea	București	12. Ion Pavel	Iași
4. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	13. Emil Iliescu	București
5. Petru Zenovei	Iași	14. Aurel Otânjac	Iași
6. Valentin Romașcu	București	15. Ion Iosup	Iași
7. Erwin Rosch	Brașov	16. Vasile Coțofană	Iași
8. Boris Grabcev	București	17. Gh. Savastre	București
9. Arpad Matta	Tg. Mureș	18. Eugen Cirezaru	București

S-au efectuat 30473 km în zbor de distanță.

✓ **Campionatul internațional al Ungariei**

La Dunakeszi, între 22 august și 4 septembrie sunt invitați câte doi piloți din Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia și România care se alătură celor 24 de reprezentanți ai țării gazdă. În total 32 de participanți la clasa standard.

Delegația noastră este condusă de Viorel Cismaș și are concurenți pe Mihai Bâdea și Valentin Romașcu pe planoare Foka, puțin depășite față de ale celorlalți participanți.

În condiții meteo destul de modeste se realizează următoarele probe:

I – 25 august – viteză pe triunghi de 151 km. Probă efectuată de 22 în 32 de concurenți. Locul 17 Valentin Romașcu, locul 18 Mihai Bâdea.

II – 26 august – viteză pe triunghi de 114 km, probă efectuată de 30 de participanți din 32. Locul 1 Valentin Romașcu cu 72,90 km/h, locul 15 Mihai Bâdea cu 61,48 km/h.

III – 27 august – leagănul pisicii 217 km. Au efectuat proba 29 de participanți. Locul 6-7 Valentin Romașcu, locul 8-9 Mihai Bâdea.

IV – 28 august – leagănul pisicii 260 km, probă taxată pe cap compas, cu 253 km la primul clasat. Locurile 10 și 11 Mihai Bâdea și Valentin Romașcu cu câte 224 km.

V – 2 septembrie – patruleter de 271 km, taxată pe cap compas. Primul clasat – 220 km, iar participanții noștri au ocupat locurile 16 V. Romașcu și 32 Mihai Bâdea.

VI – 3 septembrie – patruleter de 170,5 km. Probă taxată pe cap compas, cu 120 km realizați de primul clasat. Locul 6 Valentin Romașcu cu 95 km și locul 20 Mihai Bâdea cu 59 km.

În clasamentul general primele trei locuri au fost ocupate de reprezentanții țării organizatoare:

I. Pal Szereday 4733

II. Peter Gonczy 4425

III. Gyorgy Petroczi 4373

Iar reprezentanții noștri: locul 12 Valentin Romașcu cu 3630 puncte, și locul 17 Mihai Bâdea cu 3076 puncte.

A fost o experiență utilă, plină de învățăminte.

1974

✓ **Participare la concursul țărilor socialiste în URSS**

Între 6 și 26 iunie are loc la Orel, în Bielorusia, concursul țărilor socialiste la care, în afara țării organizatoare, iau parte Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Germania de Est, Polonia, România și Ungaria.

Delegația noastră pleacă la limită de timp, ca de obicei, cu două dube tractate de două auto de teren ARO și, după peripețiile lungului drum (rătăcirii și rețineri de către autoritățile sovietice), ajung în urma deschiderii competiției, obosiți și stresați, astfel că se rezumă să participe în afara concursului, Mihai Bâdea și ing. Mircea Finescu cu planoare prototip IS-29B.

S-a concurat la clasele standard femei (11 concurente), standard bărbați (18 concurenți) și liber (16 concurenți).

La standard, unde s-au alăturat în afară de concurs și reprezentanții noștri, s-au efectuat următoarele probe:

I – 9 iunie – viteză pe triunghi de 104 km (reprezentanții noștri nu au participat).

II – 10 iunie – viteză pe triunghi de 322 km.

III – 11 iunie – viteză pe triunghi de 281 km.

IV – 12 iunie – viteză țel fix dus-întors 170 km.

S-au folosit la standard planoare ASW-15, Orion și Cobra-15. Participanții noștri au avut parte de solicitare maximă, cu rezultate minime. Totuși, în ziua de 10 iunie, la proba de viteză pe triunghi de 322 km, Mihai Bâdea a realizat un nou record național, obținând o viteză medie de 84,045 km/h și clasându-se în probă pe locul 13.

✓ **Concurs internațional de juniori în Germania de Est**

La Butzen.Klix, între 12 și 22 iulie, s-a ținut un concurs internațional pentru juniori, fiind invitați tineri piloți din Cehoslovacia, Polonia, România și URSS, de ambele sexe.

Delegația noastră, condusă de Erwin Rosch, a prezentat în competiție pe Lothar Krupka și Doru Vlădescu, ambii din Brașov.

Din cauza condițiilor meteo total nefavorabile nu s-a putut ține decât o probă pe data de 15 iulie – viteză pe patrulater, de două ori câte 100 km. Proba este efectuată de 12 din 30 de participanți, reprezentanții noștri ocupând locul 24 Krupka și 29 Vlădescu.

✓ Iași – campionatul internațional al României

Între 29 iulie și 12 august, sub conducerea lui Constantin Andrei și a comisarului sportiv Vasile Coțofană, are loc campionatul internațional de planorism la care iau parte, în afară de cei 16 reprezentanți ai țării noastre, invitați străini din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Germania de Vest și URSS, în total de 25 de competitori. Se întrebuintează planoare Foka 4 și 5 puse la dispoziție de organizatori. Timpul total nefavorabil, ploios, a desfundat terenurile de aterizare de ajutor, fapt care a dus la numeroase avarieri de planoare și a culminat cu o aterizare într-un cartier mărginaș la Iașului. S-au totalizat 5117 km.

După realizarea, cu greu, a două probe având în vedere și situațiile menționate mai sus, concursul a fost oprit, iar rezultatul înghețat. Conpetiția s-a rezumat la singurele probe efectuate:

I – 31 iulie – viteză țel fix 212 km – Iași – Bârlad – Iași, probă taxată pe cap compas. Primii clasati sunt Nicolae Mihăiță și Doru Vlădescu care au realizat 136 km.

II – 7 august – viteză țel fix 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași, probă realizată de 23 de participanți din 25 și dominată de invitați. I – H. Klosse (Germania de Est), II – E. Jetko (Bulgaria), III – D. Radev (Bulgaria).

Clasamentul, neconcludent după aceste două probe sumare, este următorul:

1. Nicolae Mihăiță	București	1921	14. Emil Iliescu	București	1438
2. Manfred Bachman	R.F.G.	1834	15. Arpad Matta	Tg. Mureș	1413
3. Heintz Klose	R.D.G.	1780	16. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	1407
4. Mircea Finescu	Brașov	1705	17. Enceve Jetchka	Bulgaria	1109
5. Doru Vlădescu	Brașov	1610	18. Delcio Radev	Bulgaria	1092
6. Mihai Bândeia	București	1561	19. Lothar Krupka	Brașov	1090
7. Octavian Lie	Brașov	1555	20. Vaclav Kolros	Cehoslovacia	1061
8. Ion Pavel	Iași	1552	21. Ion Frantz	București	999
9. Erwin Rosch	Brașov	1546	22. Ion Alexa	Iași	970
10. Petru Zenovei	Iași	1546	23. Jurgen Grosse	R.D.G.	780
11. Boris Grabcev	București	1532	24. Klaus Karnach	R.F.G.	268
12. Lev Kuznețov	URSS	1495	25. Aurel Otânjac	Iași	118
13. Albert Durov	URSS	1493			

NOTĂ: Jurgen Grosee din Germania de Est și Aurel Otânjac din Iași au avariât planoarele la proba a doua, iar Lothar Krupka din Brașov, tot la proba a doua, a distrus planorul între blocurile din marginea aerodromului. A scăpat ca prin minune.

1975

✓ Participare la campionatul cu invitați, în Germania de Est

Între 9 și 19 mai are loc la Friendersdorf campionatul Germaniei de Est la care participă câte doi piloți din Cehoslovacia, Polonia și România. Din partea țării organizatoare concurează 44 de piloți. Se zboară pe planoare Cirrus, Jantar standard, Cobra și Foka 4 și 5 (50 de participanți – clasa standard).

Delegația noastră, condusă de Octavian Lie, secondat tehnic de Petru Zenovei, având ca piloți concurenți pe Zoltan Nagy și Erwin Rosch, întârzie cu o zi, tot din cauza formalităților de plecare din țară, și nu pot participa la prima probă, iar Zoltan Nagy nu participă nici la a doua, deoarece a primit planorul cu întârziere. Astfel, concurenții noștri fac mai mult figurație. Trebuie menționat că terenul de zbor era denivelat, însă asistența meteo a fost peste așteptări, excelentă. Cu toate acestea, din cauza restricțiilor de zbor ce au însumat 7 zile și a condițiilor meteo slabe, nu s-au efectuat decât patru probe:

I – 10 mai – viteză țel fix dus-întors 158 km.

II – 11 mai – viteză țel fix dus-întors 229 km. Erwin Rosch a ocupat locul 28 cu 130 km.

III – 17 mai – viteză triunghi de 3x44 km (total 132 km). Erwin Rosch ocupă locul 47 cu 109 km, iar Zoltan Nagy locul 48 cu 96 km.

IV – 18 mai – viteză pe triunghi de 338 km, probă realizată de 19 din 50 de participanți. Erwin Rosch iese pe locul 11 cu viteză medie de 61,45 km/h, iar Zoltan Nagy pe locul 32 cu distanța de 265 km pe cap compas.

În clasamentul final:

Nume	Țară	Planor	Pct.
1. Rydl	R.D.G.	Cirrus	2949
2. Wecied	Cehoslovacia	Cirrus	2936
3. Wardstadt	R.D.G.	Jantar st.	2765

Erwin Rosch ocupă locul 36 cu planorul Foka 5 cu un total de 1954 puncte din trei probe, iar Zoltan Nagy locul 46 cu planorul Foka 5 cu un total de 1152 puncte din două probe.

✓ Clinceni – campionatul internațional al României

Între 1 și 15 iunie are loc la Clinceni (București) al XX-lea campionat al României cu câte doi invitați din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est și Ungaria. Din țara noastră sunt prezenți 16 piloți în concurs și unul în afară de concurs, deci în total 25 de participanți.

Directorul concursului Constantin Andrei, conducător de zbor și comisar sportiv șef Gh. Savastre, arbitru șef Gh. Georgescu.

S-au folosit trei plnaore IS-29D (Finescu, Bâdea și Mihăiță), ceilalți participanți cu 17 Foka 4 și cinci Foka 5 (în afară de concurs Valentin Romașcu cu planor IS-3D). condițiile meteo destul de modeste au permis spre sfârșitul competiției patru probe.

I – 11 iunie – viteză țel fix dus-întors 128 km – Clinceni – Alexandria – Clinceni, probă efectuată de un singur concurent, și taxată pe cap compas. I – Nicolae Mihăiță, II – Mircea Finescu, III – Mihai Bâdea.

II – 12 iunie – viteză țel fix dus-întors 224 km – Clinceni – Turnu Măgurele – Clinceni, probă realizată de toți participanții. I – Nicolae Mihăiță, II – B. Zajdl (Cehoslovacia), III – M. Brunesty (Cehoslovacia).

III – 13 iunie – viteză țel fix dus-întors 224 km – Clinceni – Turnu Măgurele – Clinceni, probă realizată integral de toți concurenții. I – I. Fischer (Germania de Est), II – T. Szentvolgy (Ungaria), III – Nicolae Mihăiță.

IV – 14 iunie – viteză țel fix dus-întors 128 km – Clinceni – Alexandria – Clinceni, probă realizată de 19 participanți, șase taxați pe cap.

NOTĂ: La această probă, Nicolae Mihăiță a aterizat la 10 metri în fața liniei de sosire, astfel că, de unde conducea detașat în clasament după trei probe cu 2926 puncte, a căzut pe locul 11, acumulând în probă 386 puncte, față de 1000 de puncte posibile.

S-au totalizat 16109 km.

Clasamentul general:

1. Buhomir Zajdl	Cehoslovacia	3753	13. Nicolae Borș	România	3157
2. Alexandru Rusev	Bulgaria	3737	14. Sergiu Sidon	România	3104
3. Tibor Szentvolgy	Ungaria	3725	15. Jurgen Fischer	R.D.G.	2968
4. Mircea Finescu	România	3664	16. Gh. Răileanu	România	2959
5. Mihai Bâdea	România	3654	17. Eberhart Bley	R.D.G.	2906
6. Octavian Lie	România	3520	18. Marian Simion	România	2822
7. Martin Brunesty	Cehoslovacia	3491	19. Dorin Vlădescu	România	2639
8. Zoltan Nagy	România	3422	20. Ștefan Ștefanov	Bulgaria	2381
9. Emil Iliescu	România	3410	21. Erwin Rosch	România	2173
10. Ion Alexa	România	3406	22. Bela Kassay	Ungaria	1761
11. Nicolae Mihăiță	România	3312	23. Boris Grabcev	România	1733
12. Petru Zenovei	România	3204	24. Ene Constantin	România	1425

NOTĂ: Valentin Romașcu, în afară de concurs, cu tot handicapul planorului depășit, a realizat 2166 puncte, efectuând toate probele. Constantin Atanasiu a fost declarat cel mai bun arbitru al campionatului.



Clinceni - linia de sosire

Clasament național:

1. Mircea Finescu	Brașov	5. Emil Iliescu	București
2. Mihai Bâdea	București	6. Ion Alexa	Iași
3. Octavian Lie	Brașov	7. Nicolae Mihăiță	București
4. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	8. Nicolae Borș	Brașov

9. Sergiu Sidon	București	13. Erwin Rosch	Brașov
10. Gh. Răileanu	Craiova	14. Boris Grabcev	București
11. Marian Simion	București	15. Ene Constantin	Brașov
12. Dorin Vlădescu	Brașov		

✓ Concurs european pentru bilocuri

Între 3 și 17 august, la Poitiers, în vestul centrului Franței, participă 17 bilocuri din Franța, Germania și România, ultimii cu prototipul IS-28B2, piloți fiind ing. Mircea Finescu, reprezentantul și pilotul de încercare a Întreprinderii de Construcții Aeronautice Ghimbav-Brașov, și ing. Emil Iliescu – pilot sportiv. Asistența tehnică – ing. Ștefan Pop de la I.C.A. Ghimbav.

Concursul, original în ceea ce privește probele, lasă la latitudinea concurenților alegerea rutei în funcție de condițiile meteo, proba putând fi triunghi sau țel fix dus-întors, în special.

Se realizează șapte probe interesante și originale. La prima probă din 3 august, triunghi de 300 km, echipajul bilocului românesc câștigă proba, realizând o viteză medie orară de 73,650 km/h, ceea ce constituie un nou record național, nedepășit încă. Echipajul nostru a mai încercat un record pe 400 km dus-întors, dar au aterizat cu 60 km înainte de țel.

Întrecerea la care au participat reprezentanții noștri a fost benefică și a contribuit la testarea și reclama planorului biloc metalic IS-28B2.

✓ Prima Balecaniadă în Yugoslavia

În luna august se întrunesc la Cercoveț, la 30 km de Zagreb, delegațiile din Bulgaria, România și Yugoslavia pentru a se întrece în prima ecompetiție balcanică de planorism. Delegația noastră este condusă de col. av. Nicolae Făgădaru, comandantul Aeroclubului Central al României, și Ovidiu Popa, șeful sectorului de planorism, și este compusă din piloții Mihai Bâdea, Mircea Finescu Emil Iliescu și Nicolae Mihăiță cu IS-29. Din cauza condițiilor meteo total potrivnice, nu s-a putut realiza nici o probă. Singurul competitor care a reușit să străbată 60 de km, a fost reprezentantul nostru Mihai Bâdea.

1976

✓ Concursul țărilor socialiste la Chișinău

Competițiile anului debutează cu concursul țărilor socialiste care se adună la Chișinău, în fosta Basarabie românească. Concursul se ține între 9 și 23 aprilie cu aproape 50 de concurenți. În primele cinci zile condițiile meteo nu permit nici o probă. Se concurează la standard și liber, câte patru planoare din Bulgaria (2 Jantar-1 la liber și 2 Jantar standard la clasa standard), Cehoslovacia cu patru Kestrek, Cuba cu patru Cobra-15, Germania de Est cu două Jantar-1 și două Jantar standard, la fel Ungaria și Polonia, iar URSS cu patru ASW-15, două Nimbus și două Letuva. România, ruda săracă, participă cu două bilocuri IS-28B2 și o Foka 5, în afară de concurs. Conducătorul delegației noastre Gh. Georgescu, antrenor și concurent ing. Mircea Finescu și piloții Mihai Bâdea, Dorel Bogorin, Sergiu Sidon, pentru bilocuri, iar Dorin Vlădescu pe Foka 5 monoloc. Ajutoare tehnice Gh. Căpățână și Mircea Pădureanu.

Între 16 și 21 aprilie s-au dat patru probe din care s-au efectuat numai trei.

Clasa standard – 25 de concurenți – pentru România Dorin Vlădescu.

I – 16 aprilie – viteză pe triunghi de 165 km. Dorin Vlădescu a ocupat locul 23 din 25 de participanți.

II – 18 aprilie – viteză pe triunghi de 165 km. D. Vlădescu locul 18 din 25.

19 aprilie – viteză pe triunghi de 210 km – probă anulată.

III – 21 aprilie – viteză pe triunghi de 244 km. Dorin Vlădescu locul 17 din 25 și record național cu viteza de 84,862 km/h.

Clasa liber – echipajele noastre formate din Mircea Finescu cu D. Bogorin și Mihai Bâdea cu Sergiu Sidon.

I – 16 aprilie – viteză triunghi 244,5 km.

II – 18 aprilie – viteză triunghi 244,5 km.

19 aprilie – viteză triunghi 313 km, probă anulată.

III – 21 aprilie – viteză triunghi 313 km.

Echipajul Mircea Finescu cu D. Bogorin a realizat două locuri 19 din 24 de participanți, iar echipajul Mihai Bâdea cu Sergiu Sidon nu a participat la ultima probă.

✓ Campionat internațional de juniori în Germania de Est

Între 9 și 18 iulie s-a desfășurat la Klix în Germania de Est un concurs de juniori la care au luat parte câte două tinere speranțe din Cehoslovacia (pe planoare Orlik), Polonia (cu Foka 4) și România (cu Foka 5), iar din țara organizatoare 19 concurenți, din care 11 pe Foka 4 și 5 și 8 pe Piart. În total 25 de participanți la clasa standard.

Echipa țării noastre are conducător și antrenor pe Titi Enăchescu, tehnicieni ing. Octavian Lie și Eugen Lăzăroaie, iar piloți concurenți Arpad Matta și Dorin Vlădescu.

Cele șase probe au fost următoarele:

I – 11 iulie – distanță pe cap compas 568 km – locul I a realizat 333 km, iar locul 25 – 40 km. Arpad Matta s-a clasat pe locul 10 cu 321 km, iar Dorin Vlădescu locul 21 cu 201 km.

II – 12 iulie – țel fix 200 km, probă realizată de 22 din 24 participanți. Locul 4 Dorin Vlădescu cu o medie de 64 km/h și locul 17 Arpad Matta cu o medie de 48 km/h.

III – 13 iulie – viteză pe triunghi de 104 km, probă realizată de toți concurenții. Locul I Dorin Vlădescu cu o medie de 128 km/h (un record neomologat!), locul 24 Arpad Matta cu o medie de 67 km/h.

IV – 16 iulie – viteză țel fix dus-întors 103 km. Au realizat proba toți concurenții. Locul 9 Arpad Matta cu 92,5 km/h și locul 11 Dorin Vlădescu cu 88 km/h.

V – 17 iulie – viteză țel fix dus-întors 103 km, probă realizată de 20 de participanți din 24. Locul 8 Dorin Vlădescu cu 67,8 km/h, viteză medie, și locul 9 Arpad Matta cu 67,9 km/h, viteză medie.

VI – 18 iulie – viteză pe triunghi de 248 km. Probă realizată de 20 din 24 concurenți. Locul 17 Dorin Vlădescu cu 70,7 km/h, locul 20 Arpad Matta cu 58,8 km/h.

În clasamentul final, din 25 de concurenți, reprezentanții noștri au ocupat locul 11 Dorin Vlădescu cu 4139 de puncte și locul 13 Arpad Matta cu 4053 de puncte (de menționat că locul I a totalizat 4924 puncte). Participanții noștri au avut o comportare onorabilă.

1977

✓ Concursul țărilor socialiste – Polonia

La începutul lunii mai are loc la Leszno campionatul țărilor socialiste. Delegația țării noastre, condusă de Gheorghe Savastre, participă la clasa standard cu Mihai Bâdea și Erwin Rosch pe planoare Cobra-15, puse la dispoziție de organizatori, și la clasa liber cu Arpad Matta și Valentin Romașcu cu planoarele noastre IS-29D2.

De menționat că din nou concurenții noștri participă cu planoare depășite față de planoarele din fibră de sticlă ale celorlalți concurenți, cu excepția Cubei. Din cauza ploilor interminabile nu s-au putut efectua decât două probe minore. Nu sunt date asupra probelor, întrucât darea de seamă asupra acestei deplasări nu a fost făcută, ca, de altfel, și în cazul altor competiții, în special, din străinătate.

Au mai fost piloți din Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Germania de Est, Polonia, Ungaria și URSS.

✓ Campionatul internațional al României – Baia Mare

Ținut între 10 și 25 iulie, cu participarea a câte doi piloți din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Germania de Vest, Polonia și 20 de piloți din România (din care unul în afară de concurs), campionatul a reunit în total 30 de concurenți. Din cauza condițiilor atmosferice neprielnice nu a putut fi încheiat, reallizându-se numai două probe.

Directorul concursului Constantin Andrei, comisar sportiv Gheorghe Savastre, asistența meteo Nae Costescu.

Concurenților străini li s-au pus la dispoziție 10 planoare Foka 4 și 5, iar celor din țară 15 planoare IS-29D2 și 5 Foka 5. Au asigurat remorcarea planoarelor 8 avioane PZL-104 Wilga.

I – 13 iulie – viteză pe triunghi de 152 km – Baia Mare – Livada – Carei – Baia Mare, realizată de 25 de concurenți din 30 de participanți. (Nicolae Mihăiță a rupt planoul IS-29D2, la prima probă, pe o pădure, se pare din cauza unui fenomen de „Deep stall”, și a fost eliminat din competiție.) I – Ivan Dascalov (Bulgaria), II – B. Grabcev (București), II – Evzen Streco (Cehoslovacia).

II – 14 iulie – viteză pe triunghi de 114 km – Baia Mare – Ardud – Livada – Baia Mare, probă realizată integral de 21 din 29 de concurenți. I – E. Streco (Cehoslovacia), II – Sergiu Sidon (București), III – Mircea Finescu (Brașov).

La această probă Adriana Mărcine a realizat un record feminin, obținând viteza medie de 59,3 km/h cu planorul Foka 5.

Timul nefavorabil nu a mai permis nici o probă în continuare. S-au efectuat 5931 km.



Baia Mare - concurenții la start

Clasamentul după două probe:

1. Evzen Streco	Cehoslovacia	1974	4. Mihai Bâdea	București	1822
2. Iosef Kyzivat	Cehoslovacia	1904	5. Piotr Szczepanski	Polonia	1779
3. Boris Grabcev	București	1877	6. Erwin Rosch	Brașov	1767

7. Gerald Weber	R.D.G	1720	18. Manfred Bachman	R.F.G	1145
8. Marek Malolepsky	Polonia	1580	19. Valentin Romșacu	București	1135
9. Mircea Finescu	Brașov	1566	20. Ivan Dascalov	Bulgaria	1130
10. Arpad Matta	Brașov	1519	21. Marian Simion	București	1009
11. Ion Alexa	Iași	1500	22. Sergiu Sidon	București	971
12. Broder Holtz	R.F.G.	1466	23. Dimo Zafirov	Bulgaria	948
13. Gh. Bărbuceanu	București	1461	24. Dorin Vlădescu	Brașov	902
14. Gerd Fjedler	R.D.G	1446	25. Adriana Mărăcine	București	887
15. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	1445	26. Claudiu Pânzaru	Iași	870
16. Ionel Munteanu	Brașov	1436	27. Elena Coțovan	Brașov	667
17. Octavian Lie	Brașov	1392	28. Aurel Otânjac	Iași	31

Ing. Emil Iliescu, în afară de concurs, a reliat 1813 puncte, pilotând prototipul IS-29E cu anvergura de 17 metri.

✓ Bulgaria organizează a doua Balcaniadă

La Sumen, între 25 august și 4 septembrie, are loc Balcaniada de planorism la care, în afara țării gazdă, participă România, Yugoslavia și Turcia.

Se concurează la standard feminin (patru concurente din Bulgaria și România), la standard masculin (opt concurenți din Bulgaria, România, Yugoslavia și Turcia) și la liber (6 concurenți din Bulgaria, România și Yugoslavia).

Concurentele noastre Elena Coțovan și Adriana Mărăcine pe Foka 5, la standard masculin Miahî Bândeia și Mircea Finescu pe IS-29D2 și la liber Arpad Matta și Erwin Rosch pe Jantar 2.

Condițiile meteo medii au permis patru probe:

I – 27 august – viteză țel fix dus-întors 160 km.

- standard feminin: locul 2 Elena Coțovan și locul 4 Adriana Mărăcine; probă realizată de toate concurente.
- standard masculin: locul 4 Mihai Bândeia și locul 5 Mircea Finescu; probă realizată de 6 concurenți din 8.
- liber: locul 2 Erwin Rosch și locul 3 Arpad Matta; probă realizată de 5 concurenți din 6.

II – 28 august – viteză pe triunghi de 216 km.

- standard feminin: locul 2 Elena Coțovan, locul 3 Adriana Mărăcine; probă efectuată de toate concurente.
- standard masculin: locul 4 Mircea Finescu, locul 5 Mihai Bândeia; efectuată de 6 din 8 concurenți.
- liber: locul 2 Erwin Rosch, locul 6 Arpad Matta; probă realizată de toți concurenții.

III – 30 august – viteză pe triunghi de 106 km.

- standard feminin: locul 2 Adriana Mărăcine, locul 3 Elena Coțovan; probă realizată de toate concurente.
- standard masculin: locul 3 Mircea Finescu, locul 6 Mihai Bândeia; efectuată de 6 concurenți din 8.
- liber: locul 5 Arpad Matta și locul 6 Erwin Rosch; probă realizată de toți concurenții.

IV – 31 august – viteză pe triunghi de 301 km.

- standard feminin: locul 1 Elena Coțovan, locul 4 Adriana Mărăcine; probă realizată de toate concurente.
- standard masculin: locul 3 Mihai Bândeia și Mircea Finescu; realizată de 6 concurenți din 8.
- liber: locul 3 Arpad Matta și Erwin Rosch; probă realizată de toți concurenții.



Bulgaria - delegația României

Clasament general:

Standard feminin:	I – Bulgaria	3789 puncte
	II – Bulgaria	3606 puncte
	III – Elena Coțovanu	2843 puncte
	4 – Adriana Mărăcine	2399 puncte.
Standard masculin:	I – Bulgaria	3917 puncte
	II – Yugoslavia	3340 puncte

Standard masculin:	III – Mircea Finescu	3319 puncte
	4 – Bulgaria	3219 puncte
	5 – Mihai Bândeia	3197 puncte
	6 – Yugoslavia	2419 puncte
	7 – Turcia	401 puncte
	8 – Turcia	30 puncte
Liber:	I – Bulgaria	3875 puncte
	II – Erwin Rosch	3215 puncte
	III – Bulgaria	2767 puncte
	4 – Yugoslavia	2643 puncte
	5 – Arpad Matta	2518 puncte
	6 – Yugoslavia	2367 puncte

1978

✓ **Concurs al țărilor socialiste în Bulgaria**

După găzduirea Balcaniadei de anul trecut, țara vecină se evidențiază și prin organizarea competiției dintre țările socialiste, adunând la Sumen, între 25 mai și 10 iunie, 48 de concurenți la trei clase competiționale din Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Germania de Est, Polonia, România și URSS (standard feminin – 16 concurente, standard masculin – 17 concurenți și liber – 15 concurenți).

Condițiile meteo nefavorabile din prima săptămână au întârziat concursul, probele neputându-se ține decât la începutul lunii iunie.

Conducătorul delegației noastre este Miron Dimovici, iar antrenor Mircea Finescu. Piloții participanți: Adriana Mărăcine și Elena Coțovan la standard feminin, la masculin Sergiu Sidon și Marian Simion cu planeare Foka 5, iar la liber pe IS-29D2 Arpad Matta. Din nou concurenții noștri pornesc în competiție cu un serios handicap, în ce privește planearele, ceilalți concurenți folosind numai planeare din fibre (Pik-20, ASW-15, Jantar standard și nelimitat, Nimbus-2, Kastrel și LAG-9). Singura țară, în afară de a noastră, care a folosit planeare necompetitive – Blanik puse la dispoziție de organizatori – a fost Cuba.

Cele șase probe au fost, în general, diferențiate pe clase:

I - 2 iunie – viteză pe triunghi de 145 km, pentru toate clasele de concurs.

- la clasa standard feminin au realizat proba toate concurente – locul 12 Elena Coțovan și 14 Adriana Mărăcine.
- la standard masculin proba a fost realizată de 16 din 17 concurenți – locul 12 Sergiu Sidon, locul 15 Marian Simion.
- la liber, probă realizată de toți concurenții, Arpad Matta s-a clasat pe locul 12 din 15 concurenți.

II – 3 iunie – viteză țel fix dus-întors 136 km, probă realizată pe cap compas la toate clasele.

- standard feminin: au realizat proba 14 concurente din 16; locul 12 Elena Coțovan și locul 16 Adriana Mărăcine.
- standard masculin: probă realizată de 10 participanți; locul 12 Marian Simion (108 km), locul 14 Sergiu Sidon (106

km).

- liber: probă realizată de numai 6 concurenți din 15, în care Arpad Matta ocupă locul 15 (15 km).

III – 4 iunie – viteză pe triunghi de 162 km (pentru standard feminin), 232 km (pentru standard masculin și clasa liber.)

- standard feminin proba a fost realizată de 15 concurente; locul 15 Elena Coțovan și 16 Adriana Mărăcine.
- standard masculin: probă realizată de toți concurenții; locul 12 Sergiu Sidon și locul 13 Marian Simion.
- liber: probă realizată de toți concurenții; locul 14 Arpad Matta cu 145 km.

IV – 5 iunie – viteză pe triunghi de 145 km (la standard feminin), 183 km (pentru standard masculin și liber).

- standard feminin este realizată proba de toate concurente; locul 15 Elena Coțovan, locul 16 Adriana Mărăcine.
- standard masculin; probă realizată, de asemenea de toți concurenții; locul 12 Sergiu Sidon și locul 13 Marian

Simion.

- liber: probă realizată de 10 din 15 participanți; Arpad Matta a ocupat ultimul loc cu 115 km.

V – 6 iunie – viteză pe triunghi de 260 km (standard feminin), 306 (standard masculin și liber).

- standard feminin: probă realizată de 14 concurente; Elena Coțovan locul 13 și Adriana Mărăcine locul 15.
- standard masculin: au realizat proba 13 concurenți din 17; locul 13 Sergiu Sidon și locul 14 Simion Marian.
- liber: probă realizată de toți concurenții; Arpad Matta locul 11.

VI – 8 iunie – viteză pe triunghi de 145 km (standard feminin), 183 (standard masculin și liber).

- standard feminin: au realizat proba 15 concurente; locul 14 Elena Coțovan și 15 Adriana Mărăcine.
- standard masculin: probă realizată tot de 15 concurenți; locul 11 Sergiu Sidon și locul 12 Marian Simion.
- liber: probă executată de toți concurenții; Arpad Matta ocupă locul 12.

În clasamentul final concurenții noștri s-au clasat astfel:

- standard feminin: locul 13 Elena Coțovan și locul 16 Adriana Mărăcine din 16 concurente;
- standard masculin: locul 12 Sergiu Sidon și locul 13 Marian Simion din 17 participanți.
- liber: locul 13 Arpad Matta din 15 participanți.

Comportarea concurenților noștri a fost în general pe măsura posibilităților planearelor cu care au zburat, dar și a antrenamentului personal, rămas în continuare deficitar.

✓ **Campionatul internațional al României**

Ținut la Iași, între 26 august și 5 septembrie, în condiții meteo dificile, campionatului din acest an s-a desfășurat pe două secțiuni a câte trei probe: clasa național cu 15 concurenți din țară, pe planoare Foka 4 și 5, și clasa internațional cu șase invitați străini din Bulgaria, Cehoslovacia și Ungaria la care s-au alăturat doi concurenți din România cu planoare Jantar 2B (restul pe planoare IS-29D2). Remorcajul a fost asigurat de opt avioanere Wilga.

Conducerea campionatului a fost încredințată lui Gh. Savastre.

Timpul ploios a permis efectuarea a numai trei probe modeste. S-au realizat 9758 km.

Clasa național:

I – 29 august – viteză țel fix dus-întors 142 km – Iași – Albești – Iași. I – Erwin Rosch, II – Sertgiu Sidon, III – Marian Simion.

II – 3 septembrie – viteză țel fix dus-întors 142 km – Iași – Albești – Iași. I – Arpad Matta, II – Nicolae Borș, III – Sergiu Sidon.

III – 4 septembrie – viteză pe triunghi de 120 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași. I – Sergiu Sidon, II – Arpad Matta, III – Constantin Ene.

Clasa internațional:

I – 28 august – viteză țel fix dus-întors 212 km – Iași – Săveni – Iași. I – Istvan Hanner (Ungaria), II – Sandor Papp (Ungaria), III – Ștefan Gheorghiev (Bulgaria).

Notă: Concurenții noștri Mihai Bâdea și Mircea Finescu au fost penalizați cu 250 de puncte pentru prezentare greșită la punctul de control.

II – 3 septembrie – viteză pe triunghi de 170 km – Iași Tg. Frumos – Albești – Iași. I – Mircea Finescu, II – Mihai Bâdea, III – Ștefan Gheorghiev (Bulgaria).

III – 4 septembrie – viteză pe triunghi de 120 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași. I – Istvan Hanner (Ungaria), II – Snador Papp (Ungaria), III – Buhomir Zaidl (Cehoslovacia).

Clasamentul general – național

I. Sergiu Sidon	București	2958	9. Gh. Bărbuceanu	București	2625
II. Erwin Rosch	Brașov	2893	10. Emil Iliescu	Brașov	2618
III. Nicolae Borș	Brașov	2880	11. Petru Zenovei	Iași	2553
4. Elena Coțovanu	Brașov	2830	12. Constantin Ene	Brașov	2416
5. Octavian Lie	Brașov	2815	13. Ion Alexa	Iași	2111
6. Adriana Mărăcine	București	2805	14. V. Romașcu	București	2011
7. Marian Simion	București	2799	15. Boris Grabcev	București	1186
8. Arpad Matta	Craiova	2625			

Internațional:

I. Mircea Finescu	România	2518	Jantar 2B
II. Mihai Bâdea	România	2513	Jantar 2B
III. Istvan Hanner	Ungaria	2492	IS-29D2
4. Sander Papp	Ungaria	2401	IS-29D2
5. Ștefan Gheorghiev	Bulgaria	1815	IS-29D2
6. Buhomir Zeidl	Cehoslovacia	1710	IS-29D2
7. Karol Kopar	Cehoslovacia	1543	IS-29D2
8. Bogdan Kirilov	Bulgaria	844	IS-29D2

1979✓ **Campionatul național – Iași**

Planificat între 24 iunie și 7 iulie, acest campionat a fost oprit după trei zile, la prima probă, fiind îndoliat de un accident mortal. Din cei 14 concurenți, șase au participat pe planoare de fibră tip Jantar 2B (două) și patru pe Jantar standard, iar opt pe IS-29D2.

Conducerea campionatului a fost asigurată de Constantin Andrei, comisar sportiv șef Gh. Savastre, arbitru șef Constantin Atanasiu și asistența meteo Dorel Vișoiu.

Datorită celor trei tipuri de planoare participante s-a aplicat „coeficientul de handicap” (0,78 pentru Jantar 2B, 0,82 pentru Jantar standard, iar coeficientul 1 ca bază, aplicat pentru IS-29D2).

Singura probă efectuată a fost:

26 iunie – țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași.

Clasamentul probei:

1. Boris Grabcev	București	IS-29D2	72 km/h	1000
2. Marian Simion	București	S-29D2	67,2 km/h	907
3. Mircea Finescu	Brașov	Jantar 2B	73,8 km/h	807
4. Elena Coțovanu	Brașov	Jantar stand.	70,8 km/h	801
5. Mihai Bâdea	București	Jantar 2B	71,4 km/h	771
6. Emil Iliescu	Brașov	IS-29D2	58,8 km/h	744

7. Adriana Mărăcine	București	Jantar stand.	66,9 km/h	739
8. Erwin Rosch	Brașov	Jantar stand.	65,6 km/h	718
9. Arpad Matta	Craiova	IS-29D2	55,8 km/h	685
10. V. Romașcu	București	IS-29D2	51,96 km/h	611
11. Gh. Bărbuceanu	București	IS-29D2	51,11 km/h	594
12. Petru Zenovei	Iași	IS-29D2	48,23 km/h	537
13. Eugen Lăzăroaie	București	IS-29D2	45,96 km/h	494
14. Sergiu Sidon	București	Jantar stand.	pe cap compas	93

Notă: Concurenta Adriana Mărăcine, după trecerea liniei de sosire, are o ezitare la priza de aterizare cu planorul Jantar standard (pe care avea foarte puțin antrenament), virează strâns în apropierea solului, contra obstacole, și atinge cu vârful aripei drepte pământul. Este proiectată direct în obstacolul pe care a încercat să îl evite. În urma impactului, a decedat pe loc, acesta fiind și motivul întreruperii campionatului.

S-au efectuat 2845 km.

✓ Iași – Balcaniada de planorism

Între 27 august și 10 septembrie are loc la Iași cea de-a treia ediție de planorism a țărilor balcanice, organizată de România, cu o participare modestă.

Directorul concursului Gh. Savastre, comisar sportiv șef Gh. Georgescu, arbitru șef Octavian Lie și asistența meteo Dorin Vișoiu.

Se concurează la clasele standard feminin 4 concurente, standard masculin 8 concurenți și liber 6 concurenți. Participă Bulgaria și România la toate clasele, Yugoslavia la standard masculin și liber iar Grecia la standard masculin (Turcia și Albania lipsesc). În total sunt 18 participanți pe planoare 7 Jantar Standard, 4 Jantar 2B, 3 Cirus standard, 2 DG-100, un Mosquito și un IS-29D2 (în afară de concurs, au participat cu IS-29D2 la standard Boris Grabcev și Valentin Romașcu), deci în total 20 de planoare la start.



Balciniadă Iași - echipa României

Probe la clasa standard feminin:

I – 30 august – viteză țel fix dus-întors 208 km – Iași – Săveni – Iași, probă executată integral de o singură concurentă, restul fiind taxate pe cap compas. I – Todorca Radeva (Bulgaria), II – Elena Coțovanu (România), III – Fernanda Jurcă (România).

II – 31 august – viteză triunghi 106 km – Iași – Sinești – Vlădeni – Iași, probă realizată de 3 concurente din 4. I – T. Radeva (Bulgaria), II – T. Camburova (Bulgaria), III – Elena Coțovanu (România).

III – 1 septembrie – viteză triunghi de 116 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, probă realizată de 3 din 4 concurente. I – Elena Coțovanu (România), II – T. Camburova (Bulgaria), III – T. Radeva (Bulgaria).

IV – 2 septembrie – viteză pe triunghi de 309 km – Iași – Girov – Săveni – Iași, realizată de 3 concurente din 4. I – T. Camburova (Bulgaria), II – T. Radeva (Bulgaria), III – Elena Coțovanu (România).

V – 3 septembrie – viteză triunghi de 116 km – Iași Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, realizată de 3 participante din 4. I – T. Camburova (Bulgaria), II – T. Radeva (Bulgaria), III – Elena Coțovanu (România).

Clasamentul final standard feminin:

I. Todorca Radeva	Bulgaria	Jantar standard	4711
II. Elena Coțovanu	România	Jantar standard	4513
III. Tatiana Camburova	Bulgaria	Jantar standard	4445
4. Fernanda Jurcă	România	IS-29D2	1777

Probele la clasa standard masculin au fost identice cu cele de la feminin. Clasaentul pe probe a fost următorul:

I – 30 august – probă realizată de 3 concurenți, restul de 5 fiind taxați pe cap compas. I – Ivo Simenk (Yugoslavia), II – Alex. Rusev (Bulgaria), III – Dimo Zafirov (Bulgaria). Locul 5 Sergiu Sidon cu 162 km, locul 6 Marian Simion cu 148 km.

II – 31 august – probă realizată de 6 concurenți din 8. I – Ivo Simenk (Yugoslavia), II – Alex. Rusev (Bulgaria), III – Miodrag Galotin (Yugoslavia). Locul 5 Sergiu Sidon, locul 6 Marian Simion.

III – 1 septembrie – probă realizată de 5 din 8 concurenți. I – Sergiu Sidon, II – Const. Avgerinos (Grecia), III – Alex. Rusev (Bulgaria), locul 4 Marian Simion.

IV – 2 septembrie – probă realizată tot de 5 din 8 competitori. I – Sergiu Sidon, II – Const. Avgerinos (Grecia), III – Alex. Rusev (Bulgaria), locul 4 Marian Simion.

V – 3 septembrie – probă realizată de 7 concurenți din 8. I – Ivo Simenk (Yugoslavia), II – Dimo Zafirov (Bulgaria), III – M. Galotin (Yugoslavia), locul 5 Marian Simion, locul 6 Sergiu Sidon.

Clasamentul final la standard masculin:

I. Alexandru Rusev	Bulgaria	Jantar st-2	4392
II. Sergiu Sidon	România	Jantar st-2	3870
III. Ivo Simenk	Yugoslavia	DG-100 E1	3864
4. Marian Simion	România	Jantar st-2	3527
5. Dimo Zafirov	Bulgaria	Jantar st-2	3239
6. Miodrag Galotin	Yugoslavia	Cirus-st	3020
7. Constantin Avgerinos	Grecia	DG-100	2589
8. Petros Tsakoniatis	Grecia	Mosquito	470

Probele pentru clasa liber:

I – 30 august – viteză pe triunghi de 245 km – Iași – Ruginoasa – Săveni – Iași, probă realizată de 4 concurenți din 6. I – D. Radev (Bulgaria), II – Mircea Finescu, III – Erwin Rosch.

II – 30 august – a doua probă a zilei viteză pe triunghi de 2x106 km – Iași – Sinești – Vlădeni – Iași, taxată pe cap compas, cu 163 km pentru primele patru locuri (I. Dascalov și D. Radev (Bulgaria), Mircea Finescu și Erwin Rosch (România)).

III – 31 august – viteză pe triunghi de 201 km – Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași, probă realizată integral de 4 din 6 concurenți. I – Mircea Finescu cu 70,89 km/h, II – Erwin Rosch cu 70,8 km/h, III – Delcio Radev cu 67,31 km/h (Bulgaria).

IV – 1 septembrie – viteză țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași, probă realizată numai de doi concurenți, restul fiind taxați pe cap compas. I – D. Radev (Bulgaria) cu 72,49 km/h, II – M. Vukovic (Yugoslavia) cu 42,49 km/h, III – Mircea Finescu cu 85 km, Erwin Rosch locul 5 cu 77 km parcursi.

V – 2 septembrie – viteză pe triunghi de 309 km – Iași – Girov – Săveni – Iași, probă realizată de toți concurenții. I – D. Radev (Bulgaria) cu 72,99 km/h, II – Mircea Finescu cu 72,12 km/h, III – Erwin Rosch cu 70,99 km/h.

VI – 3 septembrie – viteză pe triunghi de 192 km – Iași – Ruginoasa – Albești – Iași, probă realizată de toți concurenții. I – Mircea Finescu cu 76,27 km/h, II – Erwin Rosch cu 75,43 km/h, III – Delcio Radev (Bulgaria) cu 74,86 km/h.

Clasament general clasa nelimitat (liber):

I. Delcio Radev	Bulgaria	Jantar 2B	4921
II. Mircea Finescu	România	Jantar 2B	4588
III. Erwin Rosch	România	Jantar 2B	4536
4. Ivan Dascalov	Bulgaria	Jantar 2B	3586
5. Janez Starina	Yugoslavia	Cirus-st	2599
6. Mito Vucovici	Yugoslavia	Cirus-st	2081

În general, competiția balcanică a fost reușită și s-au parcurs 15109 km în zbor de distanță.

1980

✓ Concursul țărilor socialiste în Ungaria

Între 15 și 30 iunie, țara vecină găzduiește pentru a doua oară concursul țărilor socialiste, de data aceasta la Gyor. Se concurează la clasele standard feminin și masculin și la clasa liber (nelimitat). România participă la toate clasele, cu o delegație condusă de Gh. Savastre, antrenor ing. Mircea Finescu și piloți competitori Elena Coțovanu, Fernanda Jurcă, Arpad Matta și Sergiu Sidon la standard și Nicolae Mihăiță și Erwin Rosch la clasa liber. Se zboară pe planoare Jantar standard și nelimitat. Țările participante sunt Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Coreea de Nord, Polonia, România, URSS și Ungaria cu câte două echipe la toate clasele. În total 50 de participanți, 16 la clasa standard femei, 18 la standard bărbați și 16 la clasa liber.

Probele pe clase și clasificarea concurenților noștri:

I – 16 iunie – viteză pe țel fix dus-întors 109 km.

- standard feminin: locul 13 Fernanda Jurcă, locul 15 Elena Coțovanu;

- standard masculin: locul 8 Arpad Matta și locul 13 Sergiu Sidon;

- liber: locul 15 Erwin Rosch și locul 16 Nicolae Mihăiță.

II – 17 iunie – viteză țel fix dus-întors 311 km.

- standard feminin: locul 12 Fernanda Jurcă și locul 16 Elena Coțovanu;

- standard masculin: locul 10 Arpad Matta, locul 16 Sergiu Sidon;

- liber: locul 13 Nicolae Mihăiță, locul 15 Erwin Rosch.

III – 19 iunie – viteză pe triunghi de 200 km.

- standard feminin: locul 13 Fernanda Jurcă, locul 15 Elena Coțovanu;

- standard masculin: locul 6 Sergiu Sidon, locul 13 Arpad Matta;

- liber: locul 5 Nicolae Mihăiță, locul 15 Erwin Rosch.

IV – 20 iunie – viteză triunghi de 2x136 km, probă taxată pe cap compas (locul I 198 km).

- standard feminin: locul II Fernanda Jurcă cu 197 km, locul 16 Elena Coțovanu cu 113 km;

(Probă singulară doar pentru standard feminin.)

V – 23 iunie – viteză triunghi de 2x102 km, probă doar pentru standard masculin și liber, nerealizată integral și taxată pe cap compas.

- standard masculin: locul 14 Arpad Matta, locul 15 Sergiu Sidon (locul I din probă a realizat 150 km);

- liber: locul 3 Erwin Rosch, locul 14 Nicolae Mihăiță (locul I din probă a realizat 204 km).

VI – 25 iunie – viteză pe triunghi de 2x153 km.

- standard feminin: locul 3 Fernanda Jurcă (96 km), locul 16 Elena Coțovanu; locul I 125 km;

- standard masculin: locul 8 Sergiu Sidon, locul 13 Arpad Matta; locul I 237 km;

- liber: probă realizată doar de primele patru locuri; locul 6 Erwin Rosch cu 234 km, locul 15 Nicolae Mihăiță cu 95 km.

Clasament general pentru standard feminin:

I. J. Paluskova	Cehoslovacia	4015	9. Ana Budura	Polonia	3428
II. M. Kizivatova	Cehoslovacia	3804	10. I. Polererman	Ungaria (2)	3145
III. Mariko Bola	Ungaria (1)	3727	11. Ilona Benko	Ungaria (2)	2599
4. Monika Werstat	R.D.G.	3676	12. L. Gheorghieva	Bulgaria	2321
5. Eva Daroczi	Ungaria (1)	3615	13. Fernanda Jurcă	România	2152
6. P. Maximiliana	Polonia	3609	14. N. Radipova	URSS	2117
7. Ingrid Morgner	R.D.G.	3598	15. Elena Coțovanu	România	1543
8. Eda Laan	URSS	3592	16. Nadca Kirilova	Bulgaria	1344

Notă: Al doilea echipaj unguresc (I. Polererman și Ilona Benko) au concurat cu Pik-20, restul concurenților cu Jantar standard.

Clasamentul la standard masculin:

I. Frantisek Kerra	Polonia	3857	10. M. Kesselniak	Ungaria (2)	2901
II. Iaroslav Warwa	Cehoslovacia	3795	11. Horst Heimann	R.D.G.	2737
III. Gyorgy Petrocsi	Ungaria	3744	12. Arpad Matta	România	2527
4. Jiri Stefanek	Cehoslovacia	3727	13. Alexei Sokolov	URSS	2484
5. Bela Kassay	Ungaria (1)	3649	14. Sergiu Sidon	România	2258
6. Herold Weber	R.D.G.	3202	15. Nicolae Petrov	Bulgaria	2184
7. Atanase Rukas	URSS	3199	16. Nicolae Stancev	Bulgaria	1302
8. Stanislav Witek	Polonia	3136	17. Kimte-San	Coreea N.	674
9. Karoly Borosnay	Ungaria (2)	2942	18. Ce Zing-Song	Coreea N.	322

Notă: Concurenții din Cehoslovacia au pilotat plane ASW-15B, iar piloții din Coreea de Nord au folosit plane Pirat. Restul concurenților au pilotat plane Jantar standard.

Clasamentul la clasa liber:

1. Heinrich Muncinsky	Polonia	4688	9. Sandor Papp	Ungaria	3796
2. Iulian Ziobre	Polonia	4440	10. Karoly Polony	Ungaria	3787
3. Frantisek Matiussek	Cehoslov.	4345	11. Leonid Vascov	URSS	3728
4. Nicolov Delcio	Bulgaria	4202	12. Erwin Rosch	România	3518
5. Martin Brunesty	Cehoslov.	4066	13. Gabor Halasy	Ungaria (2)	3444
6. Alex. Dimitrov	Bulgaria	4060	14. Iosef Mihoc	Ungaria (2)	3043
7. Johann Barwik	R.D.G.	3946	15. Peter Klosse	R.D.G.	2700
8. Oleg Posocinik	URSS	3809	16. Nicolae Mihăiță	România	1862

Din nou calitatea antrenamentului concurenților noștri s-a concretizat în rezultate slabe în competiție.

Notă: Echipa din Cehoslovacia a folosit plane Nimbus-2, iar echipa din URSS plane Lak-9. Restul concurenților au pilotat Jantar 2B (clasa nelimitat).

✓ Concurs premondial

Între 26 iulie și 8 august se desfășoară în Germania Federală, la Padeborn-Haxtelgund, în Westfalia, la nord-vest de Kassel, o competiție „premondială” la care au participat în total 80 de plane la clasa 15 m, clasa standard și clasa nelimitat din următoarele țări: Australia, Austria, Anglia, Argentina, Belgia, Cehoslovacia, Elveția, Germania de Vest, Franța, Italia, Luxemburg, Monaco, Olanda, Spania, Suedia, România și Ungaria.

Delegația noastră a fost condusă de Dumitru Mateescu, având antrenor pe ing. Mircea Finescu și tehnicieni ajutoari și piloți de rezervă pe Mihai Bâdea și Gh. Bărbuceanu.

România a prezentat câte un concurent la clasa 15 m – Arpad Matta cu planor DG-200 – și la clasa standard - Sergiu Sidon pe planor Jantar standard.

Probele la clasa 15 m:

I – 29 iulie – viteză pe țel fix dus-întors 188 km. Locul 35 Arpad Matta din 37 concurenți.

II – 31 iulie – viteză pe triunghi de 308 km. Locul 30 Arpad Matta cu o viteză medie bună de 72,48 km/h.

III – 1 august – viteză pe triunghi de 446 km. Locul 31 Arpad Matta, probă taxată pe cap compas – 52 km parcurși.

IV – 4 august – viteză pe triunghi de 373 km. Locul 29 Arpad Matta cu 19,6 km parcurși.

V – 7 august – viteză pe triunghi de 211 km. Locul 30 Arpad Matta, probă realizată cu viteza medie de 50,82 km/h (locul I – 80,04 km/h).

Probele la clasa standard:

I – 31 iulie – viteză pe triunghi 273 km. Sergiu Sidon locul 20 din 29 de concurenți, cu o viteză medie de 67,4 km/h. Timp – 4 ore și 25 minute.

II – 1 august – viteză pe patrulater de 398 km. Sergiu Sidon locul 2 cu 345 km în 6 ore și 24 minute.

III – 4 august – triunghi 293 km. Sergiu Sidon locul 23 cu 35,6 km/h viteză medie.

IV – 7 august – triunghi 207 km. Sergiu Sidon locul 21 cu 192 km parcurși.

În final Sergiu Sidon a ocupat locul 21 din 29 concurenți la standard, iar Arpad Matta ultimul loc din 37 participanți la clasa 15 m.

✓ **Campionatul internațional al României – Iași**

Ținut între 10 și 22 august, în condiții meteo nefavorabile, campionatul internațional al României are ca director de concurs pe Gh. Savastre și ca președinte al juriului pe Gh. Georgescu. Participă câte doi piloți din Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Vest, Ungaria și URSS – concurenții cehoslovaci pe planoare ASW-15, cei germani pe ASW-15 și Libele, iar ceilalți concurenți pe Jantar standard.

Din țara noastră participă la clasa internațional șapte concurenți – patru pe Jantar standard și trei pe Jantar 2B, iar la clasa club (15 m) pe IS-29D2 șase concurenți.

La clasa club s-a ținut o singură probă în ultima zi de concurs – viteză țel fix dus-întors 153 km – Iași – Albești – Iași. Locul I – Elena Coțovanu – Brașov, locul II – Carmen Dălălu – Brașov, III – Gigi Panțiru – Iași.

Probe clasa internațional:

I – 20 august – viteză țel fix dus-întors 153 km – Iași – Albești – Iași. Locul I – Karoly Polony (Ungaria), II – Sandor Papp (Ungaria), III – Vladimir Izvenko (URSS).

II – 20 august – viteză pe triunghi de 116 km – Iași – Tg. Frumos – Albești – Iași. Locul I – Jiri Stefanek (Cehoslovacia), II – Erwin Rosch (România), III – Ulf Dallmann (Germania de Vest).

III – 21 august – viteză pe țel fix dus-întors 122 km – Iași – Ruginoasa – Iași. Locul I – Mircea Finescu (România), II – Sandor Papp (Ungaria), III – K. Polony (Ungaria); probă nerealizată, taxată pe cap compas.

Clasament final la clasa internațional:

I. Jiri Stepanek	Cehoslovacia	2196	9. Ulf Dallmann	R.F.G	1726
II. Karol Polony	Ungaria	2120	10. V. Izwekov	URSS	1673
III. Sandor Papp	Ungaria	2119	11. Oganin Atanasov	Bulgaria	1590
4. Erwin Rosch	România	2070	12. Anatoli Moruzov	URSS	1572
5. Mircea Finescu	România	2004	13. Arpad Matta	România	1496
6. Valentin Romașcu	România	1936	14. Ștefan Ștefanov	Bulgaria	1590
7. Milos Dederă	Cehoslovacia	1903	15. Marian Simion	România	1061
8. Reiner Wienzer	R.F.G.	1771	16. Boris Grabcev	România	97

Notă: Concurentul nostru Nicolae Mihăiță s-a retras din competiție la prima probă, fiind chemat urgent la o ședință de partid (P.C.R.), de la care nu putea lipsi!!!

Campionatul a fost numai o formalitate, cele trei probe înghesuite nu redau total valoarea concurenților în acest minim de probe „sărace”. S-au parcurs 6435 km în zbor de distanță.

1981

✓ **Iași – campionat național**

Ținut între 10 și 26 iunie, fără participanți din străinătate, în condiții meteo slabe, campionatul național a reușit să realizeze minimum de probe ale baremului.

Directorul campionatului ing. Nicolae Conțu, antrenor Viorel Cismaș, arbitru șef Gh. Georgescu, asistența meteo Dorin Vișoiu, iar cea medicală maior dr. Vasile Marin.

S-a concurat la clasa club cu opt participanți cu planoare IS-29D2, la clasa standard cu șapte participanți cu planoare Jantar standard și la clasa liber cu planoare Jantar 2B, trei concurenți.

S-au realizat în total 8226 km în zbor de distanță.



Lotul național de planorism, antrenor și meteorolog

Probele și primii trei clasati:

I – 14 iunie

- clasa club: viteză pe triunghi de 117 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, probă realizată de 4 din 8 concurenți (4 taxați pe cap compas). I – Emil Cristofor, II – Gigi Panțiru, III – Mihai Rusu.

- clasa standard: viteză pe triunghi de 140 km – Iași Ruginoasa – Vlădeni – Iași, probă realizată integral de 5 concurenți din 7. I – Arpad Matta, II – Sergiu Sidon, III – Doru Vlădescu.

- clasa liber: probă identică cu clasa standard, realizată de 3 din 3 concurenți. I – Erwin Rosch, II – Marian Simion, III – Nicolae Mihăiță.

II – 20 iunie

- clasa club: viteză triunghi de 140 km – Iași Ruginoasa – Vlădeni – Iași, probă realizată de 4 din 8 participanți. I – Gigi Panțiru, II – Emil Cristofor, III – Petru Zenovei.

- clasa standard: viteză triunghi 202 km – Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași, probă realizată de 5 din 7 concurenți. I – Arpad Matta, II – Fernanda Jurcă, III – Sergiu Sidon.

- clasa liber: probă identică cu clasa standard, realizată de toți concurenții. I – Marian Simion, II – Nicolae Mihăiță, III – Erwin Rosch.

III – 25 iunie

- clasa club: viteză pe triunghi de 117 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, probă realizată de 7 participanți din 8. I – Mihai Rusu, II – Emil Cristofor, III – Petru Zenovei.

- clasa standard: viteză triunghi 191 km – Iași – Tg. Frumos – Trușești – Iași, realizată de 6 din 7 concurenți. I – Doru Vlădescu, II – Arpad Matta, III – Sergiu Sidon.

- clasa liber: identică cu cea de la standard. I – Nicolae Mihăiță, II – Erwin Rosch, II – Marian Simion.

Trebuie menționat că s-au mai încercat în zilele de 11, 13, 16 și 17 iunie efectuarea unor probe, dar planoarele au fost rechemate la bază din cauza condițiilor meteo. S-au realizat în total 8226 km.

Clasament final

Clasa club:

1. Emil Cristofor	Brașov	2520	5-6. Teodor Pop	Craiova	1362
2. Mihai Rusu	Cluj	2408	5-6. Valer Manoil	Tg. Mureș	1362
3. Gigi Panțiru	Iași	2255	7. Marin Căpușan	Cluj	1342
4. Dan Brânzei	Craiova	1463	8. Gh. Bălțatu	Iași	992

Clasa standard.

1. Arpad Matta	Craiova	2877	5. Elena Coțovanu	Brașov	2034
2. Doru Vlădescu	Brașov	2577	6. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	913
3. Sergiu Sidon	București	2550	7. Dorinela Ularu	Brașov	303
4. Fernanda jurcă	Deva	2418			

Clasa liber:

1. Erwin Rosch	Brașov	2860
2. Nicolae Mihăiță	București	2853
3. Marian Simion	București	2546

Trebuie menționat, că în afara campionatului, au participat pentru antrenament și acomodare cu competițiile, patru piloți din Turcia, cărora li s-au pus la dispoziție plane IS-29D2 și au zburat numai la proba întâi, la clasa club.

Concursul țărilor socialiste în Ungaria

La Szeged, în sud-estul Ungariei, are loc între 24 iulie și 4 august competiția țărilor socialiste la care participă șapte țări europene la trei clase: standard feminin – 14 concurente, standard masculin și clasa liber cu câte 16 concurenți. Țara gazdă prezintă câte două echipe la fiecare clasă, respectiv 12 piloți. În total 46 de plane în competiție.

Delegația noastră este condusă de adjunctul comandantului Aeroclubului Central, maior Dumitru Pleșa, având ca antrenor pe Viorel Cismaș și ing. Nicolae Conțu membru în juriul concursului.

La standard feminin participă Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă pe Jantar standard, la standard masculin Arpad Matta și Sergiu Sidon tot pe Jantar standard. La clasa liber participă Nicolae Mihăiță și Marian Simion cu Jantar 2B.

Probe și clasament la clasa standard:

I – 26 iulie – viteză pe triunghi de 204 km

- standard feminin: probă realizată de 12 concurente din 14; locul I – Polonia cu 84 km/h. Elena Coțovanu locul 10 cu 61 km/h și locul 11 Fernanda Jurcă cu 59 km/h.

- standard masculin: probă realizată de toți concurenții; primul loc URSS cu 97 km/h. Locul III – Sergiu Sidon cu 93 km/h, locul 6 Arpad Matta cu 87 km/h.

II – 27 iulie – viteză pe triunghi de 316 km

- standard feminin: probă realizată de 11 concurente; primul loc Polonia cu 88,27 km/h. Locul 12 ambele concurente din România cu 218 km parcurși (taxate cap compas).

- standard masculin: locul I – Polonia cu 96,74 km/h; Locul 8 Arpad Matta cu 88,85 km/h, locul 10 Sergiu Sidon cu 88,14 km/h.

III – 31 iulie – viteză pe triunghi de 304 km

- standard feminin: realizată de 2 concurente din 14; locul I Polonia cu 81,31 km/h. Fernanda Jurcă ocupă locul 4 cu 212 km, Elena Coțovanu locul 5 cu 206 km.

- standard masculin: probă efectuată de 8 din 16; primul loc – Germania de Est cu 80,16 km/h. Locul 12 Sergiu Sidon cu 222 km și locul 13 Arpad Matta cu 219 km.

IV – 1 august – viteză pe triunghi de 174 km

- standard feminin: probă realizată de doar 2 concurente; locul I – Cehoslovacia cu 55,34 km/h. Fernanda Jurcă locul 3 cu 163 km și locul 7 Elena Coțovanu cu 158 km parcurși.

- standard masculin: probă realizată de 3 concurenți; locul I – URSS cu 57,66 km/h. Locul 5 Arpad Matta cu 169,5 km și locul 7 Sergiu Sidon cu 153,5 km.

V – 2 august – viteză țel fix dus-întors 130 km la standard feminin și 143 la standard masculin

- standard feminin: efectuată de 9 concurente din 14; locul I – Cehoslovacia cu 52,35 km/h. Locul 3 Elena Coțovanu cu 48,92 km/h și locul 10 Fernanda Jurcă cu 117 km.

- standard masculin: probă realizată de toți concurenții; locul I – Cehoslovacia cu 75,35 km/h. Locul 7 Arpad Matta cu 69,31 km/h și locul 9 Sergiu Sidon cu 68,59 km/h.

În afara de echipa feminină cehoslovacă, cu două plane ASW-15B, ceilalți concurenți au folosit numai plane Jantar standard.

Clasament final la clasa standard

Feminin:

I. B. Demczenko	Polonia	3874	8. A. Dankovska	Polonia	3553
II. J. Kupsova	Cehoslovacia	3866	9. Elena Coțovanu	România	3229
III. N. Rjatipova	URSS	3860	10. P. Zambone	Ungaria I	3004
4. B. Lednarova	Cehoslovacia	3750	11. N. Karașova	Bulgaria	2801
5. S. Timkova	URSS	3732	12. Fernanda Jurcă	România	2653
6. T. Stavrovska	Bulgaria	3730	13. Z. Mogyorsi	Ungaria II	2068
7. Iona Benke	Ungaria I	3604	14. Aniko Tglay	Ungaria II	1627

Masculin:

I. V. Izvenco	URSS	4562	9. A. Zapolski	Polonia	3905
II. N. Dederă	Cehoslovacia	4426	10. Arpad Matta	România	3873
III. J. Vavra	Cehoslovacia	4373	11. Sergiu Sidon	România	3829
4. B. Kassai	Ungaria I	4345	12. W. Schubert	R.D.G.	3756
5. Gy. Petroczy	Ungaria I	4317	13. K. Boroșnyai	Ungaria II	3709
6. M. Gerasimov	URSS	4284	14. O. Atanasov	Bulgaria	3588
7. P. Weida	Polonia	4277	15. S. Stefanov	Bulgaria	3268
8. H. Heimann	R.D.G.	3961	16. M. Kesselyak	Ungaria II	2885

Probe și clasament la clasa liber

I – 26 iulie – viteză pe triunghi de 204 km, probă realizată de toți cei 16 participanți. Locul I – URSS cu 101,53 km/h; Locul 12 – Marian Simion 88,35 km/h, locul 16 Nicolae Mihăiță 75,63 km/h.

II – 27 iulie – viteză pe triunghi de 316 km, probă executată de toți concurenții. Locul I – URSS cu 112,76 km/h; locul 14 Nicolae Mihăiță 97,10 km/h, locul 15 Marian Simion 95,39 km/h.

III – 28 iulie – viteză țel fix dus-întors 195 km, realizată pe cap compas de 15 din 16 concurenți. Locul I – URSS cu 164 km; locul 6 Marian Simion 152 km, locul 7 Nicolae Mihăiță 147 km.

IV – 31 iulie – viteză țel fix dus-întors linie frântă de 348 km, taxată pe cap compas. Locul I – Germania de Est cu 292 km; locul 12 Marian Simion 246 km, locul 14 Nicolae Mihăiță 235 km.

V – 1 august – viteză țel fix dus-întors 2x112 km, realizată de 6 din 16 concurenți (10 taxați pe cap compas). Locul I – Ungaria I cu 64,15 km/h; locul 12 Nicolae Mihăiță 189,5 km, locul 13 Marian Simion 154,5 km.

VI – 2 august – viteză pe triunghi de 174 km, realizată de 15 din 16 concurenți. Locul I – Cehoslovaicia cu 76,26 km/h; locul 8 Marian Simion 71,57 km/h, locul 16 Nicolae Mihăiță 170 km.

Concurenții Cehoslovaciei au zburat pe planoare Nimbus și Kastrel, iar cei sovietici pe LAK-12, restul concurenților pe planoare Jantar 2B.

Clasament final la clasa liber:

1. A. Rukas	URSS	5717	9. Sandor Papp	Ungaria I	5198
2. O. Pseșnik	URSS	5606	10. Marian Simion	România	4659
3. I. Centka	Polonia	5579	11. H. Klosse	R.D.G.	4588
4. M. Pozniak	Polonia	5422	12. Gh. Radev	Bulgaria	4524
5. N. Brunesky	Cehoslovacia	5391	13. J. Mihok	Ungaria II	4279
6. F. Matoušek	Cehoslovacia	5243	14. Dr. S. Nagy	Ungaria II	4181
7. K. Polonyi	Ungaria I	5216	15. Alex. Rusev	Bulgaria	3986
8. J. Barwick	R.D.G.	5214	16. Nicolae Mihăiță	România	3822

✓ Balcaniada în Turcia

Cea de-a patra întâlnire a țărilor balcanice are loc în Turcia la Inonu în Asia Mică la 150 km sud-vest de Istanbul, în podișul Anatoliei, între 14 și 29 septembrie. Lipsește Yugoslavia, Grecia și, ca și până acum, Albania. Delegația noastră este condusă de ing. Nicolae Conțu, având ca antrenor pe Viorel Cismaș și piloți concurenți la cele trei clase, standard feminin Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă, la standard masculin Arpad Matta și Sergiu Sidon, iar la liber Nicolae Mihăiță și Marian Simion.

În afara Balcaniadei s-a ținut și o competiție dotată cu „trofeul Kemal Atatürk”. Condițiile meteo au fost nefavorabile, în general.

Probe și clasament clasa standard

I – 19 septembrie – țel fix dus-întors 200 km, probă nerealizată, taxată pe cap compas

- standard feminin: locul I – Fernanda Jurcă 135 km, locul III – Elena Coțovanu 69 km.

- standard masculin: locul I – Arpad Matta 139 km, locul 5 Sergiu Sidon 129 km.

II – 20 septembrie – viteză țel fix dus-întors 100 km, probă taxată pe cap compas

- standard feminin: locul II Fernanda Jurcă 69,58 km, locul IV – Elena Coțovanu 68 km.

- standard masculin: locul III – Arpad Matta 72,75 km, locul IV – Sergiu Sidon 68,38 km.

III – 22 septembrie – viteză triunghi de 113 km, probă nerealizată și taxată pe cap compas

- standard feminin: locul I – Elena Coțovanu 58,87 km, locul II Fernanda Jurcă 56,58 km.

- standard masculin: locul III – Arpad Matta 63,34 km, locul IV – Sergiu Sidon 67,15 km.

IV – 24 septembrie – viteză pe triunghi de 208 km, probă realizată de 5 concurenți din 8 la masculin și nerealizată la feminin (taxată pe cap compas)

- standard feminin: locul I – Fernanda Jurcă 185 km, locul III Elena Coțovanu 185 km (penalizare).

- standard masculin: locul IV – Sergiu Sidon 64,34 km/h și tot locul IV – Arpad Matta 64,32 km/h.

V – 26 septembrie – viteză pe triunghi de 271 km, probă realizată pe cap compas de 4 din 6 concurente și la bărbați realizată integral de 3 din 8 participanți

- standard feminin: locul I – Fernanda Jurcă și Elena Coțovanu 135,25 km parcurși pe cap compas.

- standard masculin: locul II – Sergiu Sidon 67,38 km/h și locul VI – Arpad Matta 237 km parcurși.

Clasamentul final pe țări la clasa standard**Feminin:**

1. Bulgaria	7283
2. România	7026
3. Turcia	0

Masculin:

1. România	8375
2. Bulgaria	7430
3. Yugoslavia	7386
4. Turcia	3990

Probe și clasament la clasa liber

I – 20 septembrie – viteză țel fix dus-întors 113 km, probă neefectuată și taxată pe cap compas la toți cei 6 concurenți. Locul III – Marian Simion 72 km, locul IV – Nicolae Mihăiță 50 km parcurși.

II – 22 septembrie – viteză țel fix dus-întors 100 km, realizată tot pe cap compas. Locul III – Marian Simion 87 km, locul IV – Nicolae Mihăiță 74 km.

III – 24 septembrie – viteză pe triunghi de 208 km, realizată de 5 concurenți din 6. Locul I – Marian Simion 86,33 km/h și locul IV – Nicolae Mihăiță 85,15 km/h.

IV – 26 septembrie – viteză pe triunghi de 300 km, realizată de un singur concurent, restul taxați pe cap compas. Locul I – Nicolae Mihăiță 88,89 km/h, III – Marian Simion 208 km parcurși pe cap compas.

Clasament final pe țări la clasa liber

1. Bulgaria	7661
2. România	6822
3. Turcia	2867

Pe data de 25 septembrie s-a ținut o probă de 244 km țel fix dus-întors pentru „Cupa Kemal Atatürk” la care au participat șapte echipe compuse din câte doi concurenți (au participat numai bărbați).

Clasament „Cupa Atatürk”

1. Sergiu Sidon și Arpad Matta	România	1994
2. Valsko Starovici și Miodrag Gatalin	Yugoslvia	1646
3. Delcio Radev și Ogen Atanasov	Bulgaria	1586
4. Alex. Dimitrov și Stefan Gheorghiev	Bulgaria	1544
5. Nicolae Mihăiță și Marian Simion	România	884
6. Ali Dogruoz și Gunay Tunca	Turcia	877
7. Auni Akkaya și Kadri Ozun	Turcia	702



Delegația României în Turcia

1982

✓ Concursul țărilor socialiste în URSS

În Bielorusia la Orel se ține concursul țărilor socialiste, între 20 iunie și 2 iulie, la care participă, la cele trei clase standard feminin, masculin și liber, 52 de piloți din opt țări. Condițiile meteo au fost mediocre.

Delegația noastră a fost condusă de maior Dumitru Pleșa, având ca antrenor pe Gh. Bărbuceanu, ajutoare tehnice pe Boboc Petre și piloți de rezervă Mariana Giurgiu, Carmen Georgescu, Marian Simion, Emil Cristofor și Mihai Rusu, iar concurenți Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă la standard feminin, Arpad Matta și Sergiu Sidon la standard masculin și la clasa liber Erwin Rosch și Dorin Vlădescu.

Țări participante pe clase și tipuri de plane

Țara	Clasa standard				Clasa liber	
	16 femei		20 bărbați		16 concurenți	
	nr. conc.	Planor	nr. conc.	Planor	nr. conc.	Planor
Bulgaria	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	Jantar 2B
Cehoslovacia	2	ASW-15	2	Jantar st.2	2	Nimbus+Kestrel
Germania de Est	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	Jantar 2B
Ungaria	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	Jantar 2B
Polonia	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	Jantar 2B
România	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	Jantar 2B
URSS I	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	LAK-12
URSS II	2	Jantar st.	2	Jantar st.2	2	LAK-12
Coreea de Nord	2	—	2	Jantar st.2	2	—

Probele diferențiate pe clase au fost următoarele:

Standard feminin:

I – 22 iunie – viteză pe triunghi de 217 km. Locul I reprezentanta Germaniei de Est cu 73,87 km/h, locul II Fernanda Jurcă – România, locul 10 Elena Coțovanu – România.

II – 24 iunie – viteză pe triunghi de 343 km, probă taxată pe cap compas. Locul I – Ungaria cu 233 km, locul II Fernanda Jurcă cu 196 km, locul 12 Elena Coțovanu 172 km.

III – 28 iunie – viteză pe triunghi de 280 km. Locul I Ungaria cu 79,42/h, locul 8 Fernanda Jurcă, locul 12 Elena Coțovanu.

IV – 30 iunie – viteză pe triunghi de 155,5 km. Locul I – Ungaria cu 47,03 km/h, locul 8 Fernanda Jurcă și locul 12 Elena Coțovanu.

V – 1 iulie – viteză țel fix dus-întors 142 km. Locul I – Ungaria cu 69,01 km/h, locul 14 Fernanda Jurcă și locul 15 Elena Coțovanu.

În clasamentul general concurențele noastre au ocupat locul 8 Fernanda Jurcă și locul 12 Elena Coțovanu din 16 participante.

Standard masculin

I – 22 iunie – viteză pe triunghi de 217 km. Locul I – Bulgaria cu o viteză medie de 75,47 km/h; locul 5 Arpad Matta și locul 15 Sergiu Sidon.

II – 24 iunie – viteză pe patrulater de 386 km, probă taxată pe cap compas. Locul I – URSS cu 321 km, locul 5 Arpad Matta și locul 14 Sergiu Sidon.

III – 28 iunie – viteză pe triunghi de 312 km. Locul I – Polonia cu 87,89 km/h, locul 7 Arpad Matta și locul 16 Sergiu Sidon.

IV – 30 iunie – viteză pe triunghi de 243 km, neefectuată integral și taxată pe cap compas. Locul I – Polonia cu 234 km, locul 7 Arpad Matta și locul 16 Sergiu Sidon.

V – 1 iulie – viteză țel fix dus-întors 146 km, taxată pe cap compas. Locul I – URSS cu 130 km, locul 6 Arpad Matta și locul 7 Sergiu Sidon.

În clasamentul final concurenții noștri au ocupat Arpad Matta un foarte meritoriu loc II și locul 9 Sergiu Sidon din 20 de participanți.

Clasa liber (nelimitat)

I – 2 iunie – viteză pe triunghi de 316 km, probă realizată. Locul I – Cehoslovacia cu o viteză medie de 97,27 km/h, locul 13 Doru Vlădescu și 15 Erwin Rosch (taxat pe cap compas).

II – 24 iunie – viteză pe triunghi de 424 km, taxată pe cap compas. Locul I – Polonia cu 324 km, locul 8 Dorin Vlădescu (925 puncte) și locul 16 Erwin Rosch (770 puncte).

III – 28 iunie – viteză pe triunghi de 338 km. Locul I – Polonia cu 88,5 km/h, locul 15 Dorin Vlădescu și 16 Erwin Rosch (taxați pe cap compas).

IV – 30 iunie – viteză pe triunghi de 243 km. Locul I – Polonia cu 58,79 km/h, locul 15 Erwin Rosch și 16 Dorin Vlădescu cu 27 km distanță.

V – 1 iulie – viteză țel fix dus-întors 176 km. Locul I – Cehoslovacia 92,48 km/h, locul 13 Dorin Vlădescu și 14 Erwin Rosch (taxați pe cap compas).

În final reprezentanții noștri au ocupat locuri modeste, 12 Dorin Vlădescu și 15 Erwin Rosch.

✓ Campionat național cu invitați

La Iași, între 16 și 30 iulie are loc campionatul național cu șase invitați străini (patru din Germania de Vest și doi din Est). se concurează la standard feminin, două participante din Germania de Vest pe planoare Hornet-C și patru din țara gazdă pe Jantar standard. La standard masculin câte doi invitați din Germania de Est și Vest, iar de la noi zece concurenți, toți întrebuițând planoul românesc IS-29D2.

Conducerea campionatului este asigurată de ing. Nicolae Conțu, având ca antrenor pe ing. Mircea Finescu, arbitru șef Gh. Georgescu, asistența meteo Dorin Vișoiu și cea medicală maior dr. Vasile Marin.

Condițiile meteo au permis următoarele probe:

Standard feminin – probe:

I – 20 iulie – viteză pe triunghi de 167 km – Iași – Ruginoasa – Hlipiceni – Iași, realizat integral de două concurențe, restul taxate pe cap compas. Locul I – Fernanda Jurcă cu 56,44 km/h, locul II – D. Ulariu 48,72 km/h, locul III – Elena Coțovanu 124 km parcursi.

II – 22 iulie – viteză pe triunghi de 181 km – Iași – Pașcani – Hlipiceni – Iași, probă taxată pe cap compas. Locurile I-II C. Zahn și S. Bertram (R.F.G.), ambele 109 km; locul III D. Ulariu cu 76 km; identic pentru locurile 4 și 5.

III – 23 iulie – viteză pe triunghi de 116 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, probă realizată integral de toate concurențele. Locul I – Mariana Giurgiu cu 71,19 km/h; locul II – Fernanda Jurcă cu 70,24 km/h; III – D. Ulariu cu 63,83 km/h.

IV – 24 iulie – viteză țel fix dus-întors 212 km – Iași – Săveni – Iași, probă realizată de patru din cinci concurențe. Locul I – Elena Coțovanu cu 77,02 km/h, II – Fernanda Jurcă 73,01 km/h, III – S. Bertram 67,40 km/h.

V – 28 iulie – viteză țel fix dus-întors 152 km – Iași – Bobiceni – Iași, probă realizată de cele cinci participante integral. Locul I – Elena Coțovanu cu 84,17 km/h, II – Fernanda Jurcă 75,96 km/h, III – Mariana Giurgiu 73,43 km/h.

Clasamentul final la standard feminin:

1. Fernanda Jurcă	Deva	3620	4. Sabine Bertram	R.F.G.	2281
2. Elena Coțovanu	Brașov	3334	5. Mariana Giurgiu	Arad	2190
3. Cristine Zahn	R.F.G.	2398	6. Dorinela Ulariu	Brașov	1762

Notă: Dorinela Ulariu nu a mai participat la ultimile două probe.

Standard masculin – probe:

I – 20 iulie – viteză triunghi de 167 km – Iași – Ruginoasa – Hlipiceni – Iași, probă valabilă, realizată de 3 din 14 participanți, taxați pe km. I – Doru Vlădescu 53,72 km/h, II – Florin Covic 53,45 km/h, III – H. Heiman (R.F.G.) 44,61 km/h.

II – 21 iulie – viteză pe triunghi de 152 km – Iași – Tg. Frumos – Hlipiceni – Iași, probă realizată integral de 11 din 14 concurenți. I – Florin Covic 65,29 km/h, II – Erwin Rosch 63,68 km/h, III – R. Reiner (R.F.G.) 57,55 km/h.

III – 23 iulie – viteză pe triunghi de 116 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași, probă realizată complet de 12 din 14 participanți. I – Erwin Rosch cu 70,01 km/h, II – Dorin Vlădescu 69,95 km/h, III – E. Cristofor 68,81 km/h.

IV – 24 iulie – viteză țel fix dus-întors 212 km – Iași – Săveni – Iași, probă realizată de toți concurenții. Locul I – Erwin Rosch 75,35 km/h, II – Dorin Vlădescu 72,81 km/h, III – H. Heiman (R.D.G.) 71,39 km/h.

V – 28 iulie – viteză țel fix dus-întors 152 km – Iași – Babiceni – Iași, probă efectuată de 13 din 14 participanți. Locul I – Erwin Rosch cu 73,08 km/h, II – Dorin Vlădescu 72,92 km/h, III – Ulf Dallmann (R.F.G.) 72,45 km/h.

Clasamentul final pentru standard masculin:

I. Doru Vlădescu	România	4715	8. Florin Covic	România	3582
II. Erwin Rosch	România	4689	9. Emil Cristofor	România	3084
III. J. Wordwhoff	R.D.G.	4195	10. Claudiu Pînzaru	România	3070
4. Horst Heiman	R.D.G.	4067	11. Mihai Rusu	România	2737
5. Marian Simion	România	4011	12. Gigi Panțiru	România	2505
6. Ulf Dallmann	R.F.G.	3820	13. Dumitru Ionescu	România	1814
7. Ruhl Reiner	R.F.G.	3623	14. Marian Căpușan	România	1527

Clasament Național**Standard feminin:**

I. Fernanda Jurcă	Deva	III. Mariana Giurgiu	Arad
II. Elena Coțovanu	Brașov	4. Dorinela Ulariu	Brașov

Standard masculin:

I. Doru Vlădescu	Brașov	6. Claudiu Pînzaru	Iași
II. Erwin Rosch	Brașov	7. Mihai Rusu	Cluj
III. Marian Simion	București	8. Gigi Panțiru	Iași
4. Florin Covic	Pitești	9. Dumitru Ionescu	București
5. Emil Cristofor	Brașov	10. Marian Căpușan	Cluj

S-au parcurs 13712 km în zbor de distanță.

1983**✓ Concursul țărilor socialiste în Bulgaria**

La Sumen, în nord-estul Bulgariei, are loc între 26 iulie și 6 august, concursul țărilor socialiste. Iau parte, în afara țării organizatoare cu câte două echipe la fiecare clasă (standard feminin, masculin și liber), câte o echipă compusă din doi piloți din Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia, România, Ungaria și URSS la toate clasele, cu excepția Germaniei care nu participă la standard masculin.

Echipa Cehoslovaciei folosește, ca și anul trecut, două ASW-15 și câte un Nimbus și Kestrel la feminin și liber, iar sovieticii două LAK-12 la liber, restul concurenților zboară pe Jantar standard și 2B la liber.

În total 46 de concurenți la cele trei clase. Condițiile meteo sunt slabe.

Delegația noastră este condusă de maior av. Dumitru Pleșa cu trei ajutoare tehnice și trei piloți de rezervă, Elena Coțovanu, Emil Cristofor și Claudiu Pînzaru, iar piloți competitori Fernanda Jurcă, Mariana Giurgiu la standard feminin, Florian Covic și Sergiu Sidon la standard masculin iar la liber Marian Simion și Doru Vlădescu.

Probe și clasament la standard feminin:

I – 26 iulie – viteză pe triunghi de 219 km, probă taxată pe cap compas. Locul I – Cehoslovacia cu 204 km, locul 8 Fernanda Jurcă cu 78 km și locul 14 Mariana Giurgiu 60 km.

II – 28 iulie – viteză pe triunghi de 217 km, realizată de o singură concurentă restul fiind taxate pe cap compas. Locul I – Cehoslovacia cu 76,72 km/h, locul 7 Fernanda Jurcă 188,5 km, locul 14 Mariana Giurgiu 117 km.

III – 31 iulie – viteză pe triunghi de 223 km, realizată de 9 concurențe, 7 fiind taxate pe cap compas. Locul I – Germania de Est cu 64,84 km/h, locul 4 Fernanda Jurcă 61,67 km/h, locul 11 Mariana Giurgiu 201 km.

IV – 1 august – viteză țel fix dus-întors 164 km, realizată de 14 în 16 concurențe. Locul I – URSS cu 73,66 km/h, locul 10 Fernanda Jurcă 65,10 km/h și locul 11 Mariana Giurgiu 65,08 km/h.

Clasament final:

1. Cehoslovacia	2974	9. URSS	2473
2. Polonia	2691	10. Bulgaria I	2356
3. Cehoslovacia	2651	11. Bulgaria I	2350
4. URSS	2633	12. Ungaria	1782
5. Fernanda Jurcă	2583	13. Mariana Giurgiu	1654
6. Germania de Est	2569	14. Ungaria	1598
7. Germania de Est	2515	15. Bulgaria II	583
8. Polonia	2475	16. Bulgaria II	399

Probe și clasament la standard masculin:

I – 26 iulie – viteză pe triunghi 242,5 km, probă taxată ca distanță parcursă pe cap compas. Locul I – Polonia cu 208 km, locul 10 Sergiu Sidon 83 km și locul 12 Florian Covic 37 km.

II – 27 iulie – viteză pe triunghi de 237,5 km, realizată de 8 din 14 concurenți. Locul I – Ungaria cu 65,2 km/h, locul 12 Sergiu Sidon 167 km, locul 14 Florian Covic 112 km.

III – 28 iulie – viteză pe triunghi de 217,5 km, probă taxată integral pe cap ompas. Locul I – Polonia cu 197 km, locul 7 Sergiu Sidon 178 km și locul 12 Florian Covic 117 km.

IV – 31 iulie – viteză pe triunghi de 246,5 km, realizată de 8 concurenți, 6 fiind taxați pe cap compas. Locul I – URSS cu 86,21 km/h, locul 11 Sergiu Sidon 185 km, locul 13 Florian Covic 160 km.

V – 1 august – viteză țel fix dus-întors 200 km, realizată de 11 concurenți. Locul I – Ungaria cu 76,72 km/h, locul 7 Sergiu Sidon 69,93 km/h și locul 13 Florian Covic 180 km.

VI – 4 august – viteză pe triunghi de 174 km, probă nerealizată, taxată integral ca distanță. Locul I – Polonia cu 115 km, locul 12 Florian Covic 67 km, locul 13 Sergiu Sidon 48 km.

Clasament final

1. Ungaria	4482	8. URSS	3666
2. Polonia I	4295	9. URSS	3584
3. Polonia II	4270	10. Bulgaria II	2982
4. Bulgaira I	3870	11. Cehoslovaica	2862
5. Bulgaria II	3856	12. Sergiu Sidon	2540
6. Ungaria	3744	13. Florian Covic	1491
7. Cehoslovacia	3711	14. Bulgaria II	1149

Probe și clasament la clasa liber:

I – 26 iulie – viteză pe triunghi de 303 km, probă realizată de 7 din 16 participanți. Locul I – Cehoslovacia 91,34 km/h, locul 12 Marian Simion 95 km, locul 13 Dorin Vlădescu 95 km.

II – 27 iulie – viteză pe triunghi de 282 km, realizată de 11 concurenți. Locul I – Cehoslovacia 74,12 km/h, locul 12 Dorin Vlădescu 264 km, locul 13 Marian Simion 219 km.

III – 28 iulie – viteză pe triunghi de 312 km, probă realizată de 3 concurenți, restul taxați pe cap compas. Locul I – Bulgaria 67,40 km/h, locul 10 Marian Simion 187 km și locul 15 Dorin Vlădescu 166 km.

IV – 31 iulie – viteză pe triunghi de 300 km, probă realizată integral de toți concurenții. Locul I – Cehoslovacia 89,23 km/h, locul 11 Marian Simion 75,53 km/h, locul 12 Dorin Vlădescu 74,69 km/h.

V – 1 august – viteză pe triunghi de 242 km, probă realizată de 14 din 16 concurenți. Locul I – Ungaria 93,74 km/h, locul 5 Dorin Vlădescu 88,79 km/h, locul 10 Marian Simion 77,34 km/h.

VI – 4 august – viteză pe trunghi de 217 km, probă neterminată și taxată ca distanță pe cap compas. Locul I – Bulgaria 185 km, locul 12 Marian Simion 149 km și locul 13 Dorin Vlădescu 147 km.

În clasamentul final locul 1 – I. Stepanek – Cehoslovacia cu 5324 puncte, II – I. Valenter – Cehoslovacia 5076 puncte și III – J. Iajiroși – Ungaria cu 4776 puncte. Locul 14 Dorin Vlădescu 3110 puncte și locul 15 Marian Simion 2994 puncte.

✓ Concurs de selecție la Pitești

Între 10 și 24 august are loc la Geamăna concursul de selecție anuală pentru campionatul național la care participă 16 piloți din opt aerocluburi, pe planoare IS-29D2.

Conducerea concursului este încredințată lui Miron Dimovici. Condițiile meteo medii au permis următoarele cinci probe:

I – 12 august – viteză pe triunghi de 164 km – Geamăna – Recea – Găneasa – Geamăna, probă realizată integral de un singur concurent, restul taxați pe distanță. Locul I – Sorin Bochiș 78,24 km/h, II – Mihai Nae 164 km, III – Simion Câmpean 147 km.

II – 16 august – viteză pe triunghi de 223 km – Geamăna – Găneasa – Vîrtoapele – Geamăna, probă realizată de 15 din 16 participanți. I – Valentin Romașcu 78,24 km/h, II – Nicolae Mihăiță 78,19 km/h, III – Boris Grabcev 68,24 km/h.

III – 18 august – viteză pe triunghi de 186 km – Geamăna – Radomirești – Slobozia – Geamăna, probă efectuată de 4 concurenți, restul taxați pe capcompas. I – Nicolae Preda 48,91 km/h, II – Dorinela Ulariu 46,49 km/h, III – Nicolae Mihăiță 46,03 km/h.

IV – 19 august – viteză pe triunghi de 202 km – Geamăna – Plosca – Negreni – Geamăna, probă realizată de 13

participanți. I – Mircea Crăciun cu 84,82 km/h, II – Nicolae Mihăiță 83,49 km/h, III – Dorinela Ulariu 83,22 km/h.

V – 20 august – viteză pe triunghi de 305 km – Geamăna – Plosca – Craiova – Geamăna, probă realizată de un singur concurent, taxare integrală pe cap compas. I – Mihai Rusu 305 km, II – Gh. Bălțatu 198 km, III – Mircea Crăciun 198 km.

Clasament final:

1. Nicolae Mihăiță	București	4135	9. Carmen Georgescu	Brașov	3211
2. Valentin Romașcu	București	3973	10. Gh. Bălțatu	Iași	3002
3. Mircea Crăciun	Brașov	3747	11. Simion Cîmpeanu	Deva	2953
4. Mihai Rusu	Cluj	3699	12. Gigi Panțiru	Iași	2898
5. Boris Grabcev	București	3557	13. Vasile Tudor	Pitești	2513
6. Dorinela Ulariu	Brașov	3535	14. Mihai Nae	Pitești	2417
7. Neculae Preda	Cluj	3505	15. Ion Gheorghiu	Suceava	2417
8. Sorin Bochiș	Baia Mare	3325	16. Virgil Lupaș	Deva	1302

S-au realizat 13 299 km în zbor de distanță.

1984

✓ Deplasare pentru campionatul internațional al Germaniei de Vest

La Bukeburg are loc campionatul internațional al Germaniei Federale, între 2 și 18 mai, la care sunt invitați să participe pe bază de reciprocitate și doi concurenți din România, cu planoare puse la dispoziție de organizatori.

Delegația noastră este condusă de Gabriel Ioniță, antrenor Gh. Savastre, piloți concurenți Mariana Giurgiu și Mircea Crăciun și pilot de rezervă Marian Simion.

Ca de obicei, mai ales la concursurile ținute în Vest, delegația noastră întârzie din cauza formelor de ieșire din țară și ajunge după consumarea primelor două probe la cinci zile de la începerea concursului.

Se concurează la liber, 19 participanți (doi fiind din România), pe planoare Pik-D – Mircea Crăciun și LS-1C – Mariana Giurgiu, 38 de concurenți la clasa club și 21 la standard, în total 78 de competitori.

La clasa liber s-au efectuat patru probe:

I – 6 mai – viteză pe triunghi de 202 km, efectuată de 12 concurenți din 17.

II – 7 mai – viteză pe patrulater de 214 km, efectuată doar de un concurent și taxată pe cap compas.

III – 9 mai – viteză pe triunghi de 215 km, realizată pe cap compas de 15 concurenți, iar 4 cu 0 puncte (locul 13 Mircea Crăciun și 15 Mariana Giurgiu).

IV – 10 mai – leagănul pisicii de 414 km, realizată integral de un singur concurent, 13 taxați pe cap compas și 5 neparticipând de loc. Locul 7 Mircea Crăciun și 15 Mariana Giurgiu.

În clasamentul final reprezentanții noștri au ocupat ultimele două locuri prin neparticiparea la primele două probe.

Delegația noastră s-a interesat de concursurile de acrobație cu planoul și a primit documentație în acest sens.

✓ Concursul țărilor socialiste în Cehoslovacia

Nitra, între 11 și 27 mai, adună țările socialiste într-o nouă confruntare planoristică, la care se prezintă, în afara țării organizatoare, Bulgaria, Germania de Est, Coreea de Nord, Polonia, România, Ungaria și URSS. Totalizând 48 de piloți împărțiți în trei clase: standard feminin (15 concurente), standard masculin (18 concurenți) și liber (15 concurenți).

Delegația noastră condusă de ing. Nicolae Conțu are ca antrenor pe Gh. Bărbuceanu și responsabil tehnic pe ing. Constantin Grecea, piloți la standard feminin Fernanda Jurcă și Dorinela Ulariu, la standard masculin Sergiu Sidon și Dorin Vlădescu, iar la liber Nicolae Mihăiță și Valentin Romașcu, toți concurând pe planoare din fibră poloneze, Jantar standard și Jantar 2B.

Condițiile meteo slabe au permis, totuși, organizatorilor să realizeze cinci probe la liber, iar la standard feminin și masculin patru probe. Timp ploios între 11-16 și 20-26 mai.

Probe și clasament la standard feminin

I – 17 mai – viteză pe triunghi de 150 km, probă realizată de două concurente, 13 taxate pe cap compas; locul I – M. Paszik – Polonia cu 77 km/h. Locul 4 Fernanda Jurcă 145 km și locul 9 Dorinela Ulariu 139 km.

II – 18 mai – viteză pe triunghi de 318 km, probă realizată de opt concurente, șapte taxate pe cap compas; locul I – I. Morgener – Germania de Est cu 71,3 km/h. Locul 9 Dorinela Ulariu 316 km și locul 13 Fernanda Jurcă 233 km.

III – 19 mai – viteză țel fix dus-întors 129,8 km, realizată de șapte concurente, opt taxate pe cap compas; locul I – G. Nagiova – Cehoslovacia cu 49,7 km/h. Locul 9 Fernanda Jurcă 115 km și locul 14 Dorinela Ulariu 71 km.

22 mai – viteză pe triunghi de 133 km, probă anulată.

IV – 27 mai – viteză pe triunghi de 150,5 km, probă nerealizată, taxată pe cap compas; locul I – G. Nagiova – Cehoslovacia cu 184 km. Locul 12 Fernanda Jurcă și Dorinela Ulariu cu câte 48 km.

Clasament standard la femei:

I. G. Nagiova	Cehoslov.	ASW-15	3519
II. Natalia Lann	URSS	Jantar	3394
III. J. Paluskova	Cehoslov.	VSO-10	3110
4. I. Morgener	R.D.G	Jantar	3067
5. M. Paszik	Polonia	Jantar	2944

6. M. Bella	Ungaria	Jantar	2902
7. D. Villane	URSS	Jantar	2901
8. T. Obretenova	Bulgaria	Jantar	2713
9. H. Daroczi	Ungaria	Jantar	2599
10. J. Rainova	Ceosl. v.	ASW-15	2593
11. D. Cristeva	Bulgaria	Jantar	2248
12. A. Misztalska	Polonia	Jantar	2234
13. V. Vaurinova	Cehosl. v.	Jantar	2207
14. Fernanda Jurcă	România	Jantar	1821
15. Dorinela Ulariu	România	Jantar	1649

Probe și clasament pentru standard masculin:

I – 17 mai – viteză pe triunghi de 318,9 km; probă realizată de 11 concurenți din 18. Locul I – M. Dederă – Cehoslovacia cu 86,1 km/h; locul 4 Dorin Vlădescu și Sergiu Sidon cu 70,7 km/h.

II – 18 mai – viteză pe triunghi de 318,9 km; probă realizată de 9 concurenți. Locul I – V. Sevcenko – URSS cu 75,6 km/h; locul 5 Sergiu Sidon 72,2 km/h, locul 16 Dorin Vlădescu 227 km.

III – 19 mai – viteză țel fix dus-întors 181 km; au realizat proba 8 concurenți, restul de 10 taxați pe cap compas. Locul I – S. Stefanov 74,8 km/h; locul 8 Dorin Vlădescu 47 km/h, locul 9 Sergiu Sidon 173 km.

25 mai – viteză pe triunghi de 133 km; probă anulată din cauza condițiilor meteo.

IV – 27 mai – viteză pe triunghi de 184,3 km; probă taxată la toți concurenții pe cap compas. Locul I – B. Kassai – Ungaria cu 149 km; locul 7 Sergiu Sidon 131,4 km și locul 15 Dorin Vlădescu 50 km.

Clasament final la standard masculin:

I. B. Guraly	Ungaria	Jantar	3557
II. M. Dederă	Cehosl. v.	ASW-19B	3398
III. Sergiu Sidon	România	Jantar	3171
4. P. Klosse	R.D.G.	Jantar	3166
5. J. Censka	Polonia	Jantar	3102
6. M. Gerasimov	URSS	Jantar	3045
7. J. Kozar	Cehosl. v.	ASW-19	3017
8. B. Kassai	Ungaria	Jantar	2796
9. H. Tobola	Polonia	Jantar	2627
10. V. Sevcenko	URSS	Jantar	2591
11. J. Wordehoff	R.D.G.	Jantar	2580
12. B. Kubovik	Cehosl. v.	VSO-10	2133
13. Dorin Vlădescu	România	Jantar	2115
14. A. Paseka	Cehosl. v.	VSO-10	1901
15. S. Stefanov	Bulgaria	Jantar	1831
16. Kim Te San	Coreea	L-13	1509
17. N. Icastev	Bulgaria	Jantar	1494
18. Ce Zin Son	Coreea	L-13	1017

Probe și clasament la clasa liber:

I – 17 mai – viteză pe triunghi de 280 km; probă realizată de 14 concurenți din 16. Locul I – S. Papp – Ungaria cu 96,5 km/h; locul 8 Valentin Romașcu 77,7 km/h, locul 16 Nicolae Mihăiță 210 km.

II – 18 mai – viteză pe triunghi de 353 km; probă realizată de 7 concurenți restul de 9 taxați pe cap compas. Locul I – J. Walentr – Cehoslovacia cu 93,2 km/h, locul 8 Nicolae Mihăiță 345 km și locul 16 Valentin Romașcu 79 km.

III – 19 mai – viteză țel fix dus-întors 221 km; probă realizată de 8 concurenți, 7 taxați pe cap compas, iar unul descalificat. Locul I – S. Wujczak – Polonia cu 90,1 km/h; locul 9 Nicolae Mihăiță 221 km, locul 12 Valentin Romașcu 165 km.

IV – 22 mai – viteză țel fix dus-întors 2x136 km; taxată la toți concurenții pe cap compas. Locul I – J. Barwick – Germania de Est; locul 7 Nicolae Mihăiță 133 km, locul 10 Valentin Romașcu 38 km.

V – 27 mai – viteză pe dublu triunghi de 150,5 km; probă efectuată de 6 concurenți, restul taxați pe cap compas. Locul I – A. Rukas – URSS cu 74,3 km/h; locul 8 Nicolae Mihăiță 292 km, locul 16 Valentin Romașcu 150 km.

Clasament final la liber:

I. J. Walentr	Cehoslovacia	Nimbus 2B	4197
II. S. Wujczak	Polonia	Jantar 2B	4151
III. J. Trzeciak	Polonia	Jantar 2B	3783
4. J. Wavra	Cehoslovacia	Nimbus 2B	3655
5. A. Rukas	URSS	LAK-12	3400
6. I. Divok	Cehoslovacia	Kestrel-19	2995
7. V. Kolaros	Cehoslovacia	Nimbus-2	2902
8. V. Griбанov	URSS	LAK-12	2675

9. S. Papp	Ungaria	Jantar 2B	2595
10. K. Pollony	Ungaria	Jantar 2B	2579
11. Nicolae Mihăiță	România	Jantar 2B	2461
12. P. Varadinov	Bulgaria	Jantar 2B	2196
13. J. Barwick	R.D.G.	Jantar 2B	2094
14. V. Romașcu	România	Jantar 2B	1564
15. N. Abrașev	Bulgaria	Jantar 2B	1474
16. H. Heimann	R.D.G.	Jantar 2B	1463

✓ Campionatul internațional al URSS

Între 9 și 21 iunie la Orel în Bielorusia, este programat campionatul internațional al URSS la care sunt invitați câte doi piloți din Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Germania de Est, Coreea de Nord, Polonia, România și Ungaria plus 10 concurenți din țara organizatoare. În total 36 de piloți, toți la clasa standard.

Delegația noastră, condusă de Petre Boboc, se deplasează cu două mașini de teren ARO, tractând două dube de transport planoare Jantar standard și având în componență pe piloții concurenți Miahî Bâdea și Doru Vlădescu, ca rezerve pe Florian Covic și Sergiu Sidon, iar ajutoare tehnice pe Nicu Șerban, Ion Ciuciuc și Mihai Constantin.

Plecați pe 5 iunie din București, ajung după patru zile la Orel, în ziua deschiderii campionatului.

Timpul nefavorabil dintre 9 și 13 iunie și apoi din 15 până la 19 iunie nu a permis decât două probe modeste în condiții meteo dificile. Acestea au fost:

I – 14 iunie – viteză pe triunghi de 167 km. Locul 12 Doru Vlădescu și locul 24 Mihai Bâdea (ambii au efectuat proba).

II – 19 iunie – viteză pe triunghi de 171,5 km. Locul 25 Doru Vlădescu și 26 Miahî Bâdea, aterizați pe traseu.

Campionatul, închis la data fixată, a fost declarat „neterminat”.

✓ Geamăna – concurs de selecție

În condiții meteo modeste, are loc la Geamăna-Pitești, între 14 și 22 iunie, concursul anual de selecție la care participă 23 de piloți din opt aerocluburi din țară.

Directorul concursului Gh. Savastre, arbitru șef Gh. Georgescu, asistența meteo Dorin Vișoiu și cea medicală maior dr. Vasile Marin.

Toți competitorii folosesc planorul metalic de performanță IS-29D2, remorcalele sunt asigurate de opt avioane PZL-104 Wilga.

Probele și clasamentul primilor trei în probă

I – 16 iunie – viteză pe triunghi de 164 km – Geamăna – Găneasa – Recea – Geamăna; probă realizată de patru concurenți, 15 fiind taxați pe cap compas, iar patru cu 0 km. Locul I – Mihai Rusu cu 47,25 km/h, II – S. Cîmpean 44,13 km/h, III – S. Filip 41,93 km; pe cap compas s-au parcurs între 27 și 110 km.

II – 17 iunie – viteză pe triunghi de 202 km – Geamăna – Plosca – Negreni – Geamăna; probă realizată de 14 concurenți, 7 pe cap compas, 2 cu 0 puncte. Locul I – M. Crăciun cu 72,44 km/h, II – Gh. Țucă 62,93 km/h, III – S. Cîmpean 58,98 km/h. Distanțele taxate pe cap compas au fost între 10 și 124 km.

III – 18 iunie – viteză pe triunghi de 300 km – Geamăna – Plosca – Balta Verde – Geamăna; probă taxată în totalitate ca distanță pe cap compas. I – M. Căpușan și N. Preda câte 295 km, II – M. Crăciun 217 km, III – Carmen Georgescu 213 km, restul concurenților s-au înșirat pe parcurs cu distanțe între 57 și 211 km.

IV – 21 iunie – viteză pe triunghi de 237 km; probă realizată de 12 concurenți, 10 taxați pe distanță cap compas și unul cu 0 puncte. Locul I – Gh. Țucă 54,80 km/h, II – B. Grabcev 54,36 km/h, III – S. Chiru 51,45 km/h.

Clasament general:

I. Marian Căpușan	Cluj	2395	13. Stelian Filip	Craiova	1607
II. Boris Grabcev	București	2383	14. Cristina Petrescu	Craiova	1523
III. Neculae Preda	Cluj	2329	15. Nicolae Bădică	Pitești	1411
4. Simion Cîmpean	Deva	2321	16. Ion Strete	Brașov	1331
5. Gheorghe Țucă	Brașov	2186	17. Carm. Georgescu	Bașov	1282
6. Gigi Panțîru	Iași	2169	18. Vasile Tudor	Pitești	1116
7. Mircea Crăciun	Brașov	2128	19. Andraș Szanto	Baia Mare	1056
8. Mihai Rusu	Cluj	1834	20. Mihai Nae	Pitești	1025
9. Constantin Voicu	București	1817	21. Josef Paisz	Tg. Mureș	944
10. Sorin Chiru	Iași	1704	22. Mugurel Ionescu	București	662
11. Petru Iftode	Iași	1640	23. Viorel Perța	Baia Mare	538
12. Sorin Trelea	Suceava	1640			

S-au realizat în total 12385 km parcurși în zbor de distanță.

✓ Geamăna – campionat național

Tot în condiții meteo nefavorabile, campionatul național planificat între 22 iunie și 5 iulie, la Geamăna în continuarea concursului de selecție, a reunit șase concurenți la standard feminin și 15 la bărbați, tot pe planoare IS-29D2.

Conducerea campionatului este aceeași de la concursul anterior, în plus antrenor federal ing. Mircea Finescu.

Probe și clasament la standard femei

I – 28 iunie – viteză pe triunghi de 163 km – Geamăna – Recea – Găneasa – Geamăna; probă realizată de patru din șase concurenți (două taxate pe cap compas). I – Fernanda Jurcă cu 49,59 km/h, II – Mariana Giurgiu 49,18 km/h, III – Cristina Petrescu viteza medie de 48,92 km/h.

II – 29 iunie – viteză țel fix dus-întors 152 km – Geamăna – Vîrtoapele – Geamăna; probă realizată tot de patru din șase participante. I – Elena Coțovanu 34,27 km/h, II – Fernanda Jurcă 34,08 km/h, III – D. Ulariu 33,92 km/h.

III – 4 iulie – viteză țel fix dus-întors 160 km – Geamăna – Radomirești – Geamăna; probă executată de două concurenți, taxată integral pe distanță cap compas. Locul I – Mariana Giurgiu cu 160 km (54,05 km/h), II – Elena Coțovanu 160 km (49,26 km/h), III – Carmen Georgescu 140 km.

Clasamentul final la standard feminin:

I. Mariana Giurgiu	Arad	2740
II. Fernanda Jurcă	Deva	2276
III. Elena Coțovanu	Brașov	2186
4. Dorinela Ulariu	Brașov	2170
5. Cristina Petrescu	Craiova	1859
6. Carmen Georgescu	Brașov	1067

Probe și clasament la standard masculin

I – 28 iunie – viteză țel fix dus-întors 180 km – Geamăna – Plosca – Geamăna; probă realizată de șapte concurenți, opt taxați la punctaj pe cap compas. I – Nicolae Mihăiță cu 59,19 km/h, II – Boris Grabcev 58,87 km/h, III – Mihai Căpușan 58,53 km/h.

II – 29 iunie – viteză pe patruleter 196 km – Geamăna – Negreni – Radomirești – Slobozia – Geamăna; probă realizată de trei concurenți, restul de 12 taxați pe cap compas. Locul I – N. Preda cu 47,10 km/h, II – D. Vlădescu 44,82 km/h, III – S. Cîmpean 44 km/h, restul de la 37 la 193 km parcurși.

III – 2 iulie – viteză pe triunghi de 223 km – Geamăna – Vîrtoapele – Găneasa – Geamăna; probă nerealizată integral de nici un concurent și taxată pe cap compas. I – Valentin Romșacu, Cl. Pînzaru și Mihai Bâdea cu câte 185 km parcurși. II – Mihai Rusu 163 km, III – Doru Vlădescu, Nicolae Mihăiță și Boris Grabcev cu câte 160 km.

IV – 4 iulie – viteză țel fix dus-întors 180 km – Geamăna – Plosca – Geamăna; probă nerealizată și taxată pe cap compas (de la 105 km la 170 km). Locul I – Mihai Căpușan cu 170 km, II – N. Preda 148 km, III – G. Panțiru și Doru Vlădescu cu 136 km.

Clasament final

I. Neculae Preda	Cluj	3081	9. Gigi Panțiru	Iași	2334
II. Doru Vlădescu	Brașov	2997	10. Boris Grabcev	București	2297
III. Marian Căpușan	Brașov	2987	11. Mircea Crăciun	Brașov	2157
4. Nicolae Mihăiță	București	2855	12. Mihai Rusu	Cluj	2074
5. Florin Covic	Pitești	2654	13. Const. Voicu	București	2061
6. Claudiu Pînzaru	Iași	2468	14. V. Romașcu	București	1800
7. Gheorghe Țucă	Brașov	2430	15. Mihai Bâdea	București	1748
8. Simion Cîmpean	Deva	2393			

S-au parcurs în campionat 11822 km.

✓ Participare la campionatul european în Franța

Cea de-a doua ediție a campionatului european a avut loc în Franța, între 20 iunie și 8 iulie, la Vinon, în mijlocul Alpilor Maritimi.

Au participat 64 de piloți la clasele: 15 m 22 de concurenți, standard 27 și la liber 15. Concurenții au reprezentat următoarele țări: Anglia, Austria, Belgia, Danemarca, Franța, Germania de Vest, Italia, Yugoslavia, Monaco, Olanda, Polonia, România, Suedia și Ungaria.

Singurul nostru reprezentant, prof. Ing. Sergiu Sidon a participat la clasa standard, pe planor Pegas-101, pus la dispoziție de organizatori.

Programul a cuprins: între 20-24 iunie antrenament facultativ, 25-26 iunie antrenament obligatoriu, 27 iunie 8 iulie zece probe de concurs pentru fiecare clasă. La clasa standard media zilnică de kilometri în probe a fost de 355 km, toate executate în regiune alpină, planoarele survolând înălțimi de peste 3000 m. Probele au variat între 250 și 450 km și s-au desfășurat aproape zilnic, solicitând din plin pe concurenți.

Reprezentantul nostru s-a distins în concurs la proba a 4-a cu locul 11 și în proba 9 cu locul 12, ocupând în final locul 22 din 27 de participanți de prim rang din Europa, piloți bine antrenați, pe planoare foarte competitive.

Astfel, primul clasat la standard, după zece probe, este francezul Jean Claude Lopitiaux care a acumulat 9570 puncte, iar Sergiu Sidon cu locul 22 și 5088 puncte. Ultimul clasat, Bela Guraly – Ungaria cu 3584 puncte.

Pentru a face o comparație între nivelul și numărul de probe ale acestui campionat european și cele naționale din țara noastră, sau chiar ale „lagărului socialist”, vom menționa probele la cele trei clase din acest campionat continental și vom prezenta pentru analiză și câteva date sintetice pentru a pune în balanță valoarea calitativă și cantitativă a probelor.

Proba	Clasa	Felul probei	Distanță parcurs	ore și min. primul sosit	km/h viteză	nr. concurenți care au efectuat proba
I 27.06	stand.	viteză țel fix	298 km	2,47	107,1	27/27
	15 m	viteză triunghi	344 km	3,05	111,6	22/22
	liber	viteză triunghi	385 km	3,23	112,6	15/15
II 28.06	stand.	leagănul pisicii	280 km	3,04	91,1	27/27
	15 m	viteză triunghi	315 km	3,16	95,5	18/22
	liber	viteză circuit	344 km	3,41	92,8	11/15
III 29.06	stand.	viteză triunghi	324 km	3,01	107	25/27
	15 m	viteză patrulater	395 km	3,37	109	21/22
	liber	viteză patrulater	426 km	3,55	108	10/15
IV 30.06	stand.	viteză patrulater	420 km	3,48	109,5	27/27
	15 m	viteză patrulater	450 km	4,52	96,2	17/22
	liber	viteză patrulater	526 km	5,14	102,4	6/15
V 2.07	stand.	viteză patrulater	401 km	3,30	114	27/27
	15 m	viteză patrulater	428 km	3,35	119,5	19/22
	liber	viteză patrulater	549 km	5,28	100,3	3/15
VI 4.07	stand.	viteză triunghi	447 km	4,51	91,9	18/27
	15 m	viteză triunghi	466 km	5,02	92,4	14/22
	liber	viteză țel fix	512 km	4,52	105	10/15
VII 5.07	stand.	viteză triunghi	364 km	3,11	113,9	20/27
	15 m	viteză triunghi	382 km	4,26	86	14/22
	liber	viteză patrulater	428 km	3,46	113,5	14/15
VIII 6.07	stand.	viteză țel fix	414 km	4,12	98,4	20/27
	15 m	viteză patrulater	434 km	5,51	105,9	15/22
	liber	viteză patrulater	476 km	4,08	114,8	10/15
IX 7.07	stand.	viteză patrulater	346 km	3,28	99,4	25/27
	15 m	viteză patrulater	406 km	3,36	112,3	15/22
	liber	viteză patrulater	411 km	3,48	108,3	12/15
X 8.07	stand.	viteză țel fix	249 km	2,29	99,8	24/27
	15 m	viteză țel fix	264 km	2,37	100,9	19/22
	liber	viteză țel fix	314 km	3,04	102,2	13/15

Enumerarea tipurilor de planoare participante pe clase:

Clasa standard – DG-100 și 300, Discus, Jantar standard, LS-4 și Pegas.

Clasa 15 m – ASW-20, 20B și 1C, LS-3A și 6, Mosquito, Nimbus M, Pik-20 și Ventus A și B, iar la clasa liber – ASW-17 și 22, Jantar 2B. Kestrel și Nimbus 2B și 2C.

Acest campionat european a constituit pentru Sergiu Sidon un prim contact cu planoarismul de mare competiție desfășurat în condiții dificile de zonă alpină și a însemnat o bună experiență acumulată.

✓ Geamăna – campionat național cu invitați străini

Între 18 și 31 iulie are loc al doilea campionat național mai restrâns la care participă și doi invitați din Germania de Vest. Conducerea este aceeași de la întrecerea precedentă din acest an cu excepția antrenorului Arpad Matta care îl înlocuiește pe Mircea Finescu.

La clasa liber participă opt piloți (doi din Germania de Vest pe ASW-12 și 20), iar din țara noastră șase pe Jantar standard și 2B. La clasa standard, din cei șase concurenți patru sunt femei și toți zboară pe IS-29D2.

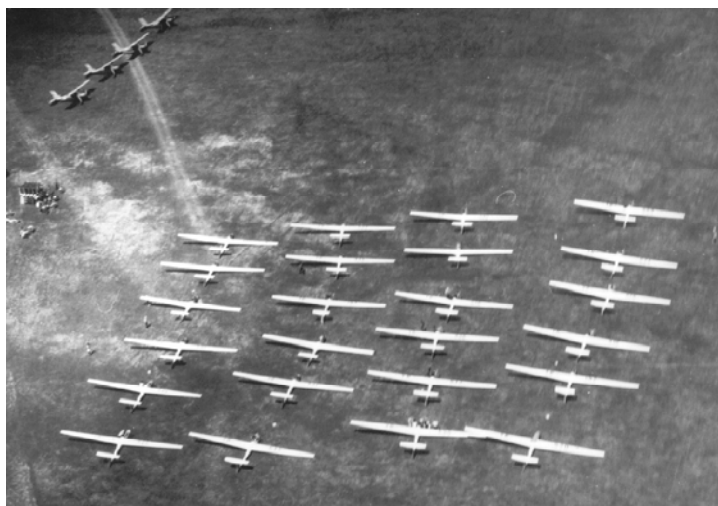
Acest mini campionat a fost mai mult o formalitate pentru invitare pe bază de reciprocitate a piloților din Germania de Vest și s-a desfășurat în condiții meteorologice vitrege, din cele 14 zile afectate, zece zile a plouat. S-au efectuat 9508 km în zborurile de distanță.

Probe și clasament – clasa standard

I – 23 iulie – viteză pe triunghi de 162 km – Geamăna – Găneasa – Recea – Geamăna; probă realizată de toți participanții. Locul I – Elena Coțovanu 66,33 km/h, II – Fernanda Jurcă 66,09 km/h, III – Cristina Petrescu 63,93 km/h.

II – 25 iulie – viteză pe triunghi de 224 km – Geamăna – Vîrtoapele – Găneasa – Geamăna; probă neterminată și taxată ca distanță pe cap compas. I – Elena Coțovanu, Mariana Giurgiu și Fernanda Jurcă fiecare câte 155 km parcurși.

III – 29 iulie – viteză pe triunghi de 162 km – Geamăna – Găneasa – Recea – Geamăna; probă realizată de cinci concurenți (unul pe cap compas). I – Mariana Giurgiu 68,87 km/h, II – N. Preda 65,19 km/h, III – Elena Coțovanu 65,02 km/h.



Geamăna - planoare la start

Clasamentul final după trei probe firave a fost următorul:

I. Elena Coțovanu	Brașov	2144	4. Neculae Preda	Cluj	1678
II. Mariana Giurgiu	Arad	2094	5. Marin Căpușan	Cluj	1634
III. Fernanda Jurcă	Deva	2050	6. Cristina Petrescu	Craiova	1249

Clasa liber – probe și clasament:

I – 23 iulie – viteză pe triunghi de 224 km – Geamăna – Vîrtoapele – Găneasa – Geamăna; probă realizată de toți concurenții. I – Cl. Pînzaru cu 97,10 km/h, II – Nicolae Mihăiță cu 97,07 km/h, III – Sergiu Sidon cu 85,47 km/h.

II – 25 – iulie – viteză pe triunghi de 307 km – Geamăna – Balta Verde – Plosca – Geamăna; probă realizată de un singur concurent, restul taxați pe cap compas. I – Nicolae Mihăiță cu 51,33 km/h, II – Doru Vlădescu 285 km, III – Sergiu Sidon cu 261 km.

III – 29 iulie – viteză pe poligon de 213 km – Geamăna – Negrești – Radomirești – Vîrtoapele – Slobozia – Geamăna; probă realizată de toți participanții. I – Sergiu Sidon cu 88,53 km/h, II – Gh- Țucă 79,95 km/h, III – Doru Vlădescu 79,40 km/h.

IV - 30 iulie – viteză pe patrulater cu 531 km – Geamăna – Schitul Golești – Giurgita – Daia – Geamăna; probă nerealizată și taxată ca distanță pe cap compas. I – St. Beck – Germania de Vest cu 427 km, II – J. Schimp – Germania de Vest cu 388 km, III – Cl. Pînzaru 378 km.

Clasament final:

I. Nicolae Mihăiță	București	2758	5. Doru Vlădescu	Brașov	2089
II. Sergiu Sidon	București	2709	6. Jurgen Schimp	R.F.G.	2026
III. Stefan Beck	R.F.G	2566	7. Florian Covic	Pitești	1833
4. Claudiu Pînzaru	Iași	2230	8. Gheorghe Țucă	Brașov	1478



Geamăna - festivitate de premiere

1985

✓ **Concursul țărilor socialiste – Polonia**

La Leszno între 16 și 30 iunie, are loc concursul „lagărului socialist” unde iau parte șapte țări din Europa. Se concurează la cele trei clase clasice, standard femei (16), standard bărbați (16) și liber (16), respectiv câte doi piloți la fiecare clasă, cu excepția țării organizatoare care prezintă câte două echipe.

Participă Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Polonia, România, Ungaria și URSS, în total 48 de piloți.

Lotul țării noastre este condus de Petre Boboc, având ca antrenor pe Gh. Bărbuceanu și tehnician Ion Ciuciuc, piloți concurenți Mariana Giurgiu și Fernanda Jurcă la standard feminin, Sergiu Sidon și Doru Vlădescu la standard masculin. Nicolae Mihăiță și Claudiu Pinzaru la liber.

Condițiile meteo medii către slabe, au permis un minim de patru probe la masculin și trei la feminin.

La clasa standard masculin Polonia s-a prezentat cu noul planor de fibră Brawo.

Probe și clasament la standard feminin:

I – 19 iunie – viteză pe triunghi de 239 km; probă realizată de 15 concurenți (unul taxat pe cap compas). Locul I – U. Wojda – Polonia II 91,58 km/h; locul 7 Fernanda Jurcă 82,96 km/h, locul 16 Mariana Giurgiu 102 km.

II – 26 iunie – viteză pe triunghi de 170 km; realizat ca la proba anterioară. I – Dankowska – Polonia I cu 82,87 km/h; locul 5 Fernanda Jurcă 80,16 km/h, locul 16 Mariana Giurgiu 166 km.

III – 28 iunie – viteză pe triunghi de 184 km; probă taxată ca distanță pe cap compas la 8 concurente, iar restul de 8 au renunțat la probă – zero puncte. I – H. Zejdova – Cehoslovacia 112 km; reprezentantele noastre – zero puncte.

30 iunie – viteză pe triunghi de 125 km – probă anulată.

Clasament final la standard feminin:

I. M. Paszyc	Polonia II	Jantar	1941
II. U. Wojda	Polonia II	Jantar	1940
III. A. Dankowska	Polonia I	Jantar	1938
4. J. Kopicka	Polonia I	Jantar	1766
5. M. Warstat	R.D.G.	Jantar	1616
6. Fernanda Jurcă	România	Jantar	1556
7. I. Morgner	R.D.G.	Jantar	1556
8. H. Zejdova	Cehoslov.	ASW-15	1498
9. S. Timkova	URSS	Jantar	1465
10. L. Kucerova	Cehoslov.	ASW-15	1415
11. E. Lann	URSS	Jantar	1256
12. R. Bitterne	Ungaria	Jantar	1143
13. E. Meszaros	Ungaria	Jantar	1134
14. C. Cjekova	Bulgaria	Jantar	907
15. I. Ilievera	Bulgaria	Jantar	685
16. Mariana Giurgiu	România	Jantar	332

Probe și clasament la standard masculin:

I – 19 iunie – viteză pe triunghi de 256 km; efectuată de 15 concurenți, unul taxat pe cap compas. I – S. Zientek – Polonia II cu 99,93 km/h; locul 7 Sergiu Sidon 87,21 km/h, locul 9 Doru Vlădescu 85,81 km/h.

II – 26 iunie – viteză pe triunghi de 193 km/h; probă realizată de 15 participanți, unul taxat pe cap compas. Locul I – J. Centka – Polonia I cu 86,81 km/h; locul 4 Sergiu Sidon 85,62 km/h, locul 9 Doru Vlădescu 79,97 km/h.

III – 28 iunie – viteză pe triunghi de 184 km; probă taxată integral ca distanță pe cap compas. Locul I – N. Kristoev – Bulgaria cu 116 km; locul 7 Sergiu Sidon 107,5 km și locul 16 Doru Vlădescu 87,5 km.

IV – 30 iunie – viteză pe triunghi de 125 km; probă realizată de 4 concurenți, 12 taxați pe cap compas. I – F. Kepka – Polonia I cu 35,27 km/h; locul 13 Sergiu Sidon și Dorin Vlădescu cu 11 km.

Clasament general la standard masculin:

I. J. Centka	Polonia I	Brawo	2476
II. S. Zientek	Polonia I	Brawo	2476
III. F. Kepka	Polonia II	Brawo	2440
4. J. Vavra	Cehoslov.	ASW-15	2156
5. H. Tobola	Polonia II	Jantar st-2	1994
6. Sergiu Sidon	România	Jantar std.	1945
7. N. Kristiev	Bulgaria	Jantar std.	1904
8. B. Kesseliak	Ungaria	Jantar st-2	1882
9. H. Klose	R.D.G.	Jantar std.	1869
10. A. Rusev	Bulgaria	Jantar std.	1790
11. D. Vlădescu	România	Jantar std.	1748
12. J. Valentiv	Cehoslov.	ASW-15	1655
13. H. Wordehoff	R.D.G.	Jantar st-2	1654
14. I. Borosnyai	Ungaria	Jantar st-2	1460

15. V. Gherasimov	URSS	Jantar std.	1384
16. A. Djatlov	URSS	Jantar std.	1047

Probe și clasament la clasa liber

I – 19 iunie – viteză pe triunghi de 408 km; probă realizată de 14 din 16 concurenți. I – W. Jaworski – Polonia II cu 95,97 km/h; locul 15 Claudiu Pînzaru 314 km și locul 16 Nicolae Mihăiță 306 km.

II – 26 iunie – viteză pe triunghi de 265 km; probă realizată de 11 concurenți, 4 taxați pe cap compas și unul retras. I – J. Trzeciak – Polonia 92,33 km/h; locul 15 Claudiu Pînzaru 175 km, locul 16 Nicolae Mihăiță zero km.

III – 28 iunie – viteză pe triunghi de 184 km; probă realizată de 12 concurenți, 3 taxați pe cap compas și unul retras. I – F. Matușek – Cehoslovacia 164,5 km/h; locul 13 Nicolae Mihăiță 97 km și locul 16 Cl. Pînzaru retras.

IV – 30 iunie – viteză pe triunghi de 148 km; probă realizată de 8 concurenți și 8 taxați pe cap compas. I – A. Morozov – URSS 43,72 km/h; locul 15 Claudiu Pînzaru 9 km, locul 16 Nicolae Mihăiță 8 km.

Clasament final la clasa liber

I. F. Matiușek	Cehoslov.	Nimbus	3263
II. S. Kluk	Polonia I	Jantar	3225
III. W. Jaworski	Polonia II	Jantar	3177
4. J. Trzecian	Polonia II	Jantar	3132
5. A. Morozov	URSS	LAK-12	2974
6. J. Kozar	Cehoslov.	Nimbus	2907
7. A. Rukas	URSS	LAK-12	2722
8. M. Pozniak	Polonia I	Jantar	2626
9. J. Barwik	R.D.G.	Jantar	2533
10. H. Heimann	R.D.G.	Jantar	2428
11. K. Polony	Ungaria	Jantar	2332
12. J. Zsirosi	Ungaria	Jantar	1889
13. D. Radev	Bulgaria	Jantar	1676
14. D. Atanosov	Bulgaria	Jantar	1386
15. Claudiu Pînzaru	România	Jantar	621
16. Nicolae Mihăiță	România	Jantar	606

Clasament general pe țări:

1. Polonia II	14679	5. URSS	10848
2. Polonia I	14471	6. Ungaria	10020
3. Cehoslovacia	12894	7. Bulgaria	8348
4. Germania de Est	11656	8. România	6818

✓ Concurs de selecție – Geamăna

Ținut între 12 și 26 iulie, în condiții meteo modeste, această competiție de selecție a reunit 20 de piloți din 11 aerocluburi.

Directorul concursului Gh. Savastre, comisar sportiv Gh. Georgescu.

Toți concurenții au zburat pe planoare IS-29D2.

Probe și clasament

I – 20 iulie – viteză pe triunghi de 179 km – Geamăna – Negreni – Vîrtoapele – Geamăna; probă realizată de 13 concurenți, restul de 7 taxați pe cap compas. I – Șt. Togănel 54,94 km/h, II – J. Paisz 57,67 km/h, III – M. Nae 51,26 km/h.

II – 23 iulie – viteză pe triunghi de 186 km – Geamăna – Găneasa – Slobozia – Geamăna; probă realizată tot de 13 concurenți. I – G. Panțîru 62,05 km/h, II – P. Iftode 61,39 km/h, III – Gh. Bălțatu 60,81 km/h.

III – 24 iulie – viteză pe triunghi de 309 km – Geamăna – Balta Verde – Plosca – Geamăna; I – M. Rusu 72,34 km/h, II – P. Iftode 69,54 km/h, III – Șt. Togănel 69,49 km/h.

Clasament final:

I. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	2844	11. Sorin Trelea	Suceava	1976
II. Mihai Rusu	Cluj	2616	12. I. Gheorghiu	Suceava	1942
III. Victor Dumitrescu	Brașov	2518	13. Dumitru Ionescu	București	1891
4. Iosef Paisz	Tg. Mureș	2331	14. Mihai Nae	Pitești	1855
5. Constantin Voicu	București	2309	15. Cătălin Porumbu	Deva	1693
6. Simion Câmpean	Deva	2233	16. Alex. Bojan	Arad	1540
7. Gigi Panțîru	Iași	2205	17. Carm. Georgescu	Brașov	1438
8. Petru Iftode	Iași	2202	18. Nicolae Bădica	Pitești	1224
9. Sorin Chiru	Iași	2110	19. Sorin Bochiș	Baia Mare	1192
10. Gh. Bălțatu	Iași	2102	20. Dorel Pușcău	Arad	427

Notă: Sorin Bochiș retras după proba a doua.

S-au efectuat în total 11406 km în zbor de distanță.

✓ **Geamăna – campionat național cu invitați străini**

Între 8 și 17 august se desfășoară la Pitești campionatul național pe anul 1985 la care participă câte doi piloți din Franța și Polonia și 20 din țara noastră. Toți concurenții zboară pe IS-29D2, iar la feminin pe Jantar standard-2. Condițiile meteo permit efectuarea a șase probe care însumează în final 29622 km parcurși.

Directorul concursului Gh. Savastre, antrenor și comisar sportiv Arpad Matta, arbitru șef Gh. Georgescu, asistența meteo Dorin Vișoiu și cea medicală maior dr. Vasile Marin.

Opt avioane remorchere Wilga asigură lansările în probe și depanarea de pe trasee.

Probele și primii clasati în probă:

I – 10 august – viteză pe triunghi de 228 km – Geamăna – Găneasa – Vîrtoapele – Geamăna; probă realizată de 15 din 24 de concurenți. I – Julien Henri (Franța) 68,14 km/h, II – Eric Bernard (Franța) cu 67,06 km/h, III – Sergiu Sidon 60,48 km/h (taxarea pe cap compas de la 155 km la 224 km).

II – 12 august – viteză pe triunghi de 185 km – Geamăna – Radomirești – Slobozia – Geamăna; probă realizată de 20 de concurenți (3 pe cap compas între 140-180 km). I – J. Dankovsky (Polonia) 66,40 km/h, II – Gh. Țucă 66,18 km/h, III – Victor Dumitrescu – România 65,49 km/h.

III – 13 august – viteză țel fix dus-întors 181 km – Geamăna – Plosca – Geamăna; probă realizată de 19 concurenți (4 taxați pe cap compas). I – Eric Bernard (Franța) 62,12 km/h, II – Sergiu Sidon 59,71 km/h, III – Marian Simion 59,20 km/h (distanță pe cap compas între 170 și 65 km).

IV – 14 august – viteză pe patrulater de 216 km – Geamăna – Negreni – Radomirești – Vîrtoapele – Geamăna; probă realizată de 22 de concurenți din 23 (unul nu a participat de loc). I – E. Bernard (Franța) 75,77 km/h, II – Marian Simion 74,35 km/h, III – Julien Henri (Franța) 73,71 km/h (ultima viteză medie 55,03 km/h).

V – 15 august – viteză pe triunghi de 309 km – Geamăna – Balta Verde – Plosca – Geamăna; probă efectuată de 22 din 23 concurenți (ultimul a realizat 127 km). I – Julien Henri (Franța) cu 85,95 km/h, II – J. Dankovschi (Polonia) 83,21 km/h, III – Piotr Wojda (Polonia) 83,07 km/h (ultimul clasat – 61,39 km/h).

VI – 16 august – viteză pe patrulater de 251 km – Geamăna – Găneasa – Plosca – Slobozia – Geamăna; probă realizată de 22 de concurenți, ultimul este descalificat. I – Piotr Wojda (Polonia) 71,36 km/h, II – Julian Henri (Franța) 71 km/h, III – Elena Coțovanu cu 73,69 km/h, taxată coeficient de handicap.

Clasament final:

I. Erik Bernard	Franța	IS-29D2	5485
II. Marian Simion	București	IS-29D2	5314
III. J. Dankovschi	Polonia	IS-29D2	5296
4. Sergiu Sidon	București	IS-29D2	5295
5. Piotr Wojda	Polonia	IS-29D2	5099
6. Florian Covic	Pitești	IS-29D2	4982
7. Constantin Voicu	București	IS-29D2	4980
8. Nicolae Mihăiță	București	IS-29D2	4976
9. Mariana Giurgiu	Arad	Jantar std.-2	4725
10. Marin Căpușan	Cluj	IS-29D2	4663
11. Elena Coțovanu	Brașov	Jantar std.-2	4548
12. Julien Henri	Franța	IS-29D2	4458
13. Gheorghe Țucă	Brașov	IS-29D2	4353
14. Petru Iftode	Iași	IS-29D2	4294
15. Sorin Chiru	Iași	IS-29D2	4247
16. Simion Câmpean	Deva	IS-29D2	4177
17. Sorin Bochiș	Baia Mare	IS-29D2	4086
18. Mircea Crăciun	Brașov	IS-29D2	4077
19. Mihai Rusu	Cluj	IS-29D2	4049
20. Gigi Panțiru	Iași	IS-29D2	3669
21. Victor Dumitrescu	Brașov	IS-29D2	3512
22. Josef Paisz	Tg. Mureș	IS-29D2	3248
23. Cătălin Porumbu	Deva	IS-29D2	3161
24. Fernanda Jurcă	Deva	Jantar std.-2	461

Notă: Concurenta Fernanda Jurcă s-a retras din competiție după prima probă.

Clasament național

I. Marian Simion	București	8. Elena Coțovanu	Brașov
II. Sergiu Sidon	București	9. Gh. Țucă	Brașov
III. Florian Covic	Pitești	10. Petru Iftode	Iași
4. Constantin Voicu	București	11. Sorin Chiru	Iași
5. Nicolae Mihăiță	București	12. Simion Câmpean	Deva
6. Mariana Giurgiu	Arad	13. Sorin Bochiș	Baia Mare
7. Marian Căpușan	Cluj	14. Mircea Crăciun	Brașov

15. Mihai Rusu	Cluj	18. Josef Paisz	Tg. Mureș
16. Gigi Panțiru	Iași	19. Cătălin Porumbu	Deva
17. V. Dumitrescu	Brașov	20. Fernanda Jurcă	Deva

1986

✓ **Campionatul internațional feminin al Cehoslovaciei**

Invitate între 15 și 30 mai să participe la campionatul feminin de la Nitra, concurențele noastre Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă se deplasează cu dubele de transport cu două plane Jantar standard. Delegația este condusă de Marian Simion antrenor pe Ștefan Togănel. Țara gazdă participă cu opt concurențe întrebuintând două plane Discus, două Ventus și două ASW-15 și 19. Mai concurează câte două participante din Bulgaria, Polonia, Ungaria și URSS. În total 18 concurențe la clasa standard.

S-au realizat următoarele patru probe:

I – 24 mai – viteză dus-întors țel fix 2x102 km – Nitra – Chotin – Nitra.

II – 26 mai – viteză dublu triunghi de 105,5 km – Nitra – Ratrizankje – Nove Zanki – Nitra.

III – 27 mai – viteză triunghi de 264 km – Nitra – Tek Hradok – Bojnițe – Nitra.

IV – 29 mai – viteză pe triunghi de 332 km (probă nerealizată integral și taxată pe cap compas).

În clasamentul final Fernanda Jurcă a ocupat un meritoriu loc cinci la numai 65 de puncte de prima clasată (de menționat că la probă a II-a a ocupat locul doi).

✓ **Campionatul național de la Suceava**

La Salcea între 7 și 21 iulie s-a desfășurat campionatul național condus de ing. Mircea Finescu. Din lipsă de documente nu am putut reconstitui decât cele patru probe executate și clasamentul final. Au participat 18 piloți.

I – 10 iulie – viteză pe triunghi de 120 km – Salcea – Rădăuți – Dorohoi – Salcea.

II – 12 iulie – viteză pe triunghi de 277 km – Salcea – Săveni – Focuri – Salcea.

III – 16 iulie – viteză pe dublu triunghi 262 km – Salcea – Dorohoi – Trușești – Salcea.

IV – 17 iulie – viteză țel fix dus-întors 162 km – Salcea – Girov – Salcea.

Clasamentul general:

I. Marian Simion	București	1416	7. Florian Covic	Pitești	1094
I. Dorin Vlădescu	Brașov	1416	8. Francisc Bürger	Arad	1018
II. Nicolae Mihăiță	București	1261	9. Gheorghe Țucă	Brașov	908
III. Fernanda Jurcă	București	1234	10. Dorinela Filip	Brașov	837
4. Sergiu Sidon	București	1208	11. Const. Voicu	București	811
5. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	1195	12. Josef Paisz	Tg. Mureș	600
5. Marian Căpușan	Cluj	1195	13. Ion Gheorghiu	Suceava	444
6. Mariana Giurgiu	Arad	1184	14. Adrian Jumolea	Suceava	222
7. Elena Coțovanu	Brașov	1094			

✓ **Salcea – concursul țărilor socialiste**

Lângă Suceava la 15 km pe aeroportul Salcea, se desfășoară între 2 și 17 august acest concurs devenit tradițional.

Participă 46 de piloți la cele trei clase: standard feminin (14), masculin (18) și liber (14) reprezentând Bulgaria, Cehoslovacia, Germania de Est, Coreea de Nord, Ungaria și URSS. Țara noastră concurează cu două echipe la feminin, iar Coreea de Nord numai la standard masculin cu două echipe.

Directorul concursului ing. Mircea Finescu – maestru emerit al sportului, conducător de zbor Gh. Savastre, arbitru șef și membru al juriului sportiv Gh. Georgescu, antrenor la lotului Arpad Matta – maestru al sportului, asistența meteo Dorin Vișoiu, iar cea medicală dr. Dragoman.

Condițiile meteo medii au permis efectuarea a patru pobe pentru fiecare clasă, însumând 40088 km parcurși.

Se folosesc plane IS-29D2, Jantar standard, ASW-19 și Brawo la clasele standard și Jantar 2B, Ventus și IAK-12 la clasa liber.

Probe și clasament standard femei:

I – 4 august – viteză țel fix dus-întors 2x82,5 km (total 165 km); probă nerealizată integral, taxată ca distanță pe cap compas la toți concurenții. I – Tatiana Obretenova – Bulgaria cu 118 km total distanță realizată; locul 4 Fernanda Jurcă 73 km, locul 10 Elena Coțovanu 61 km locul 12 Dorinela Filip 22 km și locul 13 Mariana Giurgiu 19 km.

II – 8 august – viteză pe triunghi de 174 km – Salcea – Hrivina – Hlipiceni – Salcea; probă efectuată de 12 concurențe, două taxate pe cap compas între 21 și 73 km. I – Dania Vilne – URSS cu 92,96 km/h; locul III Fernanda Jurcă 91,97 km/h, locul 8 Elena Coțovanu 85,41 km/h, locul 10 Dorinela Filip 65,73 km/h, locul 12 Mariana Giurgiu 63,91 km/h.

III – 9 august – viteză pe țel fix dus-întors cu 203 km – Salcea – Vinători – Salcea; probă realizată de 11 din 14 concurențe, 3 taxate pe cap compas de la 171 km la 203 km. Locul I – Ilenka Kucerova – Cehoslovacia 76,17 km/h; locul III Fernanda Jurcă 75,98 km/h, locul 8 Elena Coțovanu cu 61,03 km/h, locul 10 Dorinela Filip 58,03, locul 11 Mariana Giurgiu 57,52 km/h.

IV – 12 august – viteză pe triunghi de 252 km – Salcea – Sinești – Hrivina – Salcea; probă taxată ca distanță pe cap compas de la 124 km la 226 km. Locul I – Ilenka Kucerova – Cehoslovacia 224 km (cu coeficient de handicap); locul 5 și 6

Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă câte 202 km, locul 10 Mariana Giurgiu 167 km, locul 11 Dorinela Filip 150 km.

Clasamentul final la standard feminin:

1. Ilenka Kucerova	Cehoslovacia	ASW-19	2544
2. Mana Kyzivatova	Cehoslovacia	ASW-19	2501
3. Fernanda Jurcă	România I	Jantar std.	2480
4. Dania Vilne	URSS	Jantar std.	2414
5. Moniko Warst	R.D.G.	Jantar std.	2282
6. Iaina Barkovskaia	URSS	Jantar std.	2225
7. Elena Coțovanu	România I	Jantar std.	2112
8. Iolanta Kopicka	Polonia	Jantar std.	1895
9. Ursula Wojda	Polonia	Jantar std.	1869
10. Dorinela Filip	România II	IS-29D2	1719
11. T. Obretenova	Bulgaria	Jantar std.	1704
12. Mariana Giurgiu	România II	IS-29D2	1639
13. Anett Marr	R.D.G.	IS-29D2	1624
14. Tenka Tekova	Bulgaria	Jantar std.	472

S-au efectuat la această clasă 8304 km distanță.



Concurs Salcea - vedere aeriană

Probe și clasament la standard masculin

I – 4 august – viteză pe triunghi de 197 km – Salcea – Săveni – Focuri – Salcea; probă realizată integral de 14 din 18 concurenți (4 taxați pe cap compas). Locul I – Stanislav Zientek – Polonia 81,31 km/h; locul 11 Sergiu Sidon 63,05 km/h, locul 14 Nicolae Mihăiță 52,53 km/h.

II – 8 august – viteză dus-întors 203 km – Salcea – Vânători – Salcea; probă realizată de 16 din 18 concurenți (doi taxați pe cap compas). Locul I – Alexander Rusev – Bulgaria 107,45 km/h; locul 5 Sergiu Sidon 103,70 km/h, locul 14 Nicolae Mihăiță 76,97 km/h.

III – 9 august – viteză pe dublu triunghi de 131 km (total 262 km) – Salcea – Dorohoi – Trușești – Salcea; probă realizată de 13 concurenți, 5 taxați pe cap compas. Locul I – Pavel Cerny – Cehoslovacia 87,54 km/h; locul 10 Sergiu Sidon 81,70 km/h, locul 14 Nicolae Mihăiță 242 km.

IV – 12 august – viteză pe patrulater 276 km – Salcea – Hrivina – Vânători – Ruginoasa – Salcea; probă nerealizată integral și taxată pe cap compas. Locul I – Pavel Cerny – Cehoslovacia 250 km distanță; locul 6 Sergiu Sidon 238 km, locul 12 Nicolae Mihăiță 214 km.

Clasament final la standard masculin:

1. Stanislav Zientek	Polonia	Brawo	3636
2. Bela Guraly	Ungaria	Jantar std.	3472
3. Janusz Centka	Polonia	Brawo	3464
4. V. Sevchenko	URSS	Jantar std.	3427
5. Vitas Makulis	URSS	Jantar std.	3411
6. Ștefan Ștefanov	Bulgaria	Jantar std.	3349
7. Pavel Cerny	Cehoslovacia	ASW-15	3336
8. Sergiu Sidon	România	Jantar std.	3259

9. Horst Heimann	R.D.G.	Jantar std.	3259
10. J. Barwick	R.D.G.	Jantar std.	3087
11. M. Kisselyak	Ungaria	Jantar std.	3033
12. Josef Kozar	Cehoslovacia	ASW-15	2926
13. Alexander Rusev	Bulgaria	Jantar std.	2798
14. Nicolae Mihăiță	România	IS-29D2	2189
15. Kim Tae San	Coreea N.	IS-29D2	1632
16. Chae Jin Song	Coreea N.	IS-29D2	1584
17. Hang Zong Nam	Coreea N.	IS-29D2	1194
18. Om Hyon Sok	Coreea N.	IS-29D2	915

S-au totalizat 15389 km distanță.

Probe și clasament la clasa liber

I – 4 august – viteză pe triunghi de 245 km – Salcea – Săveni – Vinători – Salcea; probă realizată integral de toți cei 14 concurenți. I – Miloș Dederă – Cehoslovacia 83,73 km/h; locul 7 Marian Simion 76,72 km/h, și locul 9 Doru Vlădescu 76,60 km/h.

II – 8 august – viteză țel fix dublu dus-întors 286 km (2x143 km), probă realizată de toți concurenții (unul taxat integral pe cap compas). I – J. Trzeciak – Polonia 103,97 km/h; locul 2 Doru Vlădescu 103,31 km/h, locul 14 Marian Simion 286 km distanță.

III – 9 august – viteză pe dublu triunghi 303 km (2x151,5 km) – Salcea – Hodora – Hlipiceni – Salcea; probă realizată de 13 concurenți și unul pe cap compas 302 km. I – J. Trzeciak – Polonia 93,91 km/h; locul 6 Doru Vlădescu 91,12 km/h și locul 12 Marian Simion 81,35 km/h.

IV – 12 august – viteză pe patruleter de 359 km – Salcea – Ruginoasa – Hrivina – Sinești – Salcea; probă realizată de 7 concurenți și restul de 7 taxați pe distanță cap compas între 292 și 353 km. Locul I Marian Simion 79,59 km/h; locul 6 Dorin Vlădescu 75,48 km/h.

Total km parcursi: 16395

Clasamentul final la clasa liber:

1. Janusz Trzeciak	Polonia	Jantar-2B	3843
2. Jiri Stepaneh	Cehoslovacia	Ventus	3833
3. Stanislav Kluk	Polonia	Jantar-2B	3797
4. Anton Rukas	URSS	IAK-12	3783
5. Dorin Vlădescu	România	Jantar-2B	3735
6. Miloș Dederă	Cehoslovacia	Ventus	3523
7. Gabor Halași	Ungaria	Jantar-2B	3353
8. Anatoli Morozov	URSS	IAK-12	3226
9. Delcio Radev	Bulgaria	Jantar-2B	2993
10. Marian Simion	România	Jantar-2B	2928
11. Bernard Wotzel	R.D.G.	Jantar-2B	2823
12. J. Oelschlager	R.D.G.	Jantar-2B	2806
13. Laszlo Hegedus	Ungaria	Jantar-2B	2779
14. Nicolai Spasov	Bulgaria	Jantar-2B	2645

Clasament general pe țări

1. Cehoslovacia	18662	6. Bulgaria	13961
2. Polonia	18501	7. Ungaria	12637
3. URSS	18488	8. Coreea de Nord	5325
4. România I	16703	9. România II	3358
5. Germania de Est	15790		



Salcea 1986 - echipa României

1987

Din acest an, și în țara noastră, minimum de probe pentru declararea unui campionat valabil sau „terminat” se majorează de la trei la patru probe efectuate.

✓ Concursul țărilor socialiste în URSS

Competiția se desfășoară la Orel între 7 și 21 iunie cu participarea țărilor socialiste din Europa. Delegația noastră este condusă de Petre Boboc având ca antrenor pe ing. Mircea Finescu și asistența medicală doctorul Dragoman. Se participă la clasa standard și liber. Concurenți la standard – Fernanda Jurcă, Dorinela Ulariu-Filip, Gh. Țucă și Marian Căpușan cu planoare Jantar standard, iar la clasa liber Doru Vlădescu și Ștefan Togănel cu planoare Jantar 2B.

Deplasarea s-a făcut cu autodubele de transportat planoare.

Condițiile meteo slabe au impus probe modeste.

Probele la clasa standard (16 concurenți)

I – 8 iunie – viteză pe triunghi de 220 km.

II – 9 iunie – viteză pe triunghi de 286 km.

III – 14 iunie – viteză pe triunghi de 151 km.

IV – 15 iunie – viteză pe triunghi de 153 km.

Probele la clasa liber

I – 8 iunie – viteză pe triunghi de 190 km.

II – 9 iunie – viteză pe triunghi de 123 km.

III – 10 iunie – viteză pe triunghi de 132 km.

IV – 13 iunie – viteză pe triunghi de 348 km (probă oprită și anulată).

V – 14 iunie – viteză pe triunghi de 199 km.

VI – 15 iunie – viteză pe triunghi de 229 km.

Notă: din lipsa documentelor oficiale, datele prezentate au fost obținute din carnetul de zbor al concurentului Ștefan Togănel, fără clasamentul final pe clase.

✓ Campionatul național de juniori

Desășurat pentru prima dată la noi, acest campionat între 17 iulie și 1 august, pe aeroportul de la Salcea-Suceava, a reunit 15 tinere promisiuni pentru viitor, din șapte aerocluburi din țară, în vârstă de până la 25 de ani.

Director și antrenor al campionatului ing. Mircea Finescu, comisar sportiv și arbitru șef Gh. Georgescu, responsabil tehnic ing. Mihai Bălănescu, asistența meteo Dorin Vișoiu și cea medicală maior dr. Vasile Marin.

Se participă la competiție pe planoare IS-29D2.

Condițiile meteo vitrege nu au permis în timpul afectat decât trei probe, campionatul fiind declarat „neterminat” și destul de puțin concludent în privința valorii participanților.

I – 29 iulie – viteză pe triunghi de 159 km – Salcea – Dorohoi – Hlipiceni – Salcea; probă realizată integral de un singur concurent, opt fiind taxați pe distanță cap compas între 18 și 151 km, șase au renunțat la probă. I – Ion Apetroaie cu 49,50 km/h, II – Eduard Costin cu 151 km, III – Adrian Jumolea 114 km.

II – 30 iulie – Probă identică cu prima, realizată de patru concurenți, patru fiind taxați pe distanță cap compas, șapte au renunțat la probă. I – Ion Apetroaie cu 53,66 m/h (2 ore 57 minute), II – Florin Stăuceanu cu 50,56 km/h (3 ore și 8 minute), III – Adrian Jumolea cu 59,02 km/h (2 ore și 41 minute – penalizat). Restul de patru participanți s-au înșirat pe traseu, realizând distanțe între 10 și 84 km.

III – 31 iulie – viteză pe triunghi de 140 km – Salcea – Hlipiceni – Drîngeni – Salcea; probă realizată de cinci concurenți și unul pe cap compas, restul de nouă au renunțat la probă, s-au întors pe aerodrom. I – Florin Stăuceanu cu 70,43 km/h, II – Ion Apetroaie și Cătălin Porumbu 68,73 km/h, III – Fr. Bürger 65,31 km/h (Eduard Costin distanță pe cap compas de 138 km).

Clasamentul „înghețat” după trei probe:

1. Ion Apetroaie	Iași	1658	9. Adrian Brumar	Brașov	114
2. Florin Stăuceanu	Craiova	1492	10. Mircea Opreș	Craiova	39
3. Adrian Jumolea	Suceava	1372	11. Carmen Rilla	Craiova	0
4. Francisc Bürger	Arad	1099	12. Darius Gazinschi	Cluj	0
5. Cătălin Porumbu	Deva	883	13. Ovidiu Chercan	Brașov	0
6. Eduard Costin	Iași	882	14. M. Mironovici	Suceava	0
7. Adrian Ionașcu	Brașov	423	15. Horia Petican	Cluj	0
8. Fredi Bîrsan	Craiova	154			

Din cauza condițiilor meteo defavorabile, a slabei experiențe și timidității majorității concurenților competiția nu a convins.

S-au efectuat 2395 km în zbor de distanță.

✓ Campionatul național cu invitați străini

Tot la Salcea, lângă Suceava, între 7 și 19 august are loc campionatul național cu trei invitați din Germania de Vest, pe bază de reciprocitate. Se concurează la clasa liber internațional cu trei invitați pe planoare ASW-15 și opt concurenți din țara gazdă pe planoare Jantar, iar la clasa Club, pe planoare IS-29D2 cu opt participanți selecționați de la concursul precedent de juniori.

Din cauza condițiilor meteo nefavorabile nu se realizează decât două probe la clasa Club și trei la clasa standard care însumează 6479 km parcursi în zbor de distanță. Campionat „neîncheiat”.

Coordonarea campionatului, arbitrajul și asistența tehnică, meteo și medicală este aceeași de la campionatul de juniori ținut anterior.

Probe și clasament la clasa Club

I – 14 august – viteză pe patruleter de 232 km – Salcea – Hodora – Săveni – Hlipceni – Salcea; probă nerealizată, taxată ca distanță pe cap compas, între 29 și 135 km. I – Fr. Burger 135 km, II – Ad. Jumolea și E. Costin câte 119 km, III – Cătălin Porumbu 68 km.

II – 15 august – viteză pe triunghi de 159 km – Salcea – Dorohoi – Hlipceni – Salcea; probă neefectuată, taxată ca distanță pe traseu între 8 și 106 km. I – C. Porumbu 106 km, II – Fr. Burger cu 94 km, III – I. Apetroaie 68 km.

Clasament după două probe

1. Francisc Burger	Arad	267
2. Eduard Costin	Iași	222
3. Adrian Jumolea	Suceava	204
4. Cătălin Porumbu	Deva	157
5. Florin Stăucanu	Craiova	128
6. Ion Apetroaie	Iași	77
7. Adrian Ionașcu	Brașov	21

Probe și clasament la standard internațional

I – 9 august – viteză pe triunghi de 263 km – Salcea – Hrivina – Vânători – Salcea; probă realizată de opt concurenți, unul pe cap compas cu 240 km (doi au renunțat la probă). I – N. Meisner – Germania cu 79,623 km/h, II – Alex. Muller – Germania 69,36 km/h, III – Sergiu Sidon 68,60 km/h, locul 4 Marian Căpușan 68,14 km/h.

II – 14 august – viteză pe triunghi de 351 km – Salcea – Vânători – Tg. Frumos – Salcea; probă realizată de patru concurenți, cinci taxați pe distanță cap compas între 149 și 253 km. Locul I – A. Muller – Germania cu 64,88 km/h, II – F. Monberg – Germania 57,12 km/h, III – D. Vlădescu 56,21 km/h, locul 4 Sergiu Sidon 56,22 km/h.

III – 15 august – viteză pe patruleter de 213 km – Salcea – Răușeni – Hodora – Salcea; probă nerealizată, taxată ca distanță pe cap compas între 98 km și 171 km. I – A. Muller – Germania cu 171 km, II – Doru Vlădescu și Sergiu Sidon cu 153 km, III – Fernanda Jurcă, Marian Căpușan și Gh. Țucă cu câte 143 km.

Clasament după trei probe:

1. Alexander Muller	Germania	ASW-19	2344
2. Sergiu Sidon	București	Jantar 2B	2265
3. Dorin Vlădescu	Brașov	Jantar 2B	2205
4. Volkart Meissner	Germania	ASW-1	1854
5. Marin Căpușan	Cluj	Jantar 2B	1704
6. Gheorghe Țucă	Brașov	Jantar 2B	1643
7. Fernanda Jurcă	Deva	Jantar std.	1392
8. Frank Monberg	Germania	ASW-19	1381
9. Marian Simion	București	Jantar std.	799
10. Elena Coțovanu	Brașov	Jantar std.	795
11. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	Jantar std.	760

Clasament anual pentru zbor de distanță descentralizat în aerocluburi (după sistemul Cupei Baron Hilton)

Din acest an începe adăugarea de puncte pentru trei din cele mai bune zboruri executate în aerocluburi în afara participărilor la competiții.

Cls.	Juniori	Competitor	Aeroclub	Puncte zboruri selecționate			Total
				I	II	III	
I	-	Dorin Vlădescu	Sânpetru	535	446	492	1473
I	-	Ștefan Togănel	Tg. Mureș	535	446	492	1473
II	-	Marin Căpușan	Cluj	497	498	434	1429
III	-	Fernanda Jurcă	București	497	363	532	1392
4	-	Elena Coțovanu	Sânpetru	497	301	532	1330
5	-	Sergiu Sidon	București	395	390	446	1231
6	-	Gheorghe Țucă	Sânpetru	416	434	220	1070
7	-	Mariana Giurgiu	Arad	220	278	532	1030
8	-	Francisc Bürger	Arad	395	278	245	918
9	I	Cătălin Porumbu	Deva	395	265	245	905
10	-	Florian Covic	Pitești	497	58	304	859
11	II	Ioan Apetroaie	Iași	278	278	245	801
12	III	Adrian Jumolea	Suceava	121	278	245	735

Cls.	Juniori	Competitor	Aeroclub	Puncte zboruri selecționate			Total
				I	II	III	
13	-	Sorin Trelea	Suceava	278	186	245	709
14	-	Florin Stăucanu	Craiova	164	278	245	687
15	-	Mihail Nae	Craiova	224	168	171	563
16	-	Eduard Costin	Iași	149	201	183	533
17	-	Marian Simion	București	434	-	-	434
18	4	Adrian Ionașcu	Sânpetru	73	100	100	273
19	-	Dorinela Filip	Sânpetru	76	88	80	244
20	5	Sorin Chiru	Iași	150	67	-	217
21	-	Romeo Simon	Suceava	212	-	-	212
22	6	Carmen Rilla	Craiova	84	120	-	204
23	7	Fredy Bârsan	Craiova	69	120	-	189
24	-	Radu Rădinoiu	Craiova	84	-	-	84
25	8	Mircea Opriș	Craiova	6	10	-	16

1988

✓ **Concurs preeuropean**

La Bückeburg, în Germania de Vest are loc între 24 mai și 6 iunie un concurs preliminar campionatului European. Au participat la clasa standard piloți din Anglia, Belgia, Olanda, Polonia și România cu câte un concurent și 36 din țara gazdă.

Delegația țării noastre este condusă de colonel Romulus Bozeșan, având ca antrenor pe Arpad Matta, iar ca piloți Sergiu Sidon, Dorin Vlădescu și Ștefan Togănel. Organizatorii pun la dispoziția piloților noștri două plane ASTIR-CS.

Condițiile meteo slabe au permis executarea a cinci probe în care reprezentanții noștri s-au clasat pe locuri onorabile.

Probe și clasament pentru concurenții noștri:

I – 25 mai – viteză pe țel fix 220 km; probă realizată de 22 concurenți, restul de 20 taxați la distanță pe traseu și doi au renunțat la probă. Locul I – Manfred Sauer – Germania 74,2 km/h, II – Sergiu Sidon 73,5 km/h; locul 15 Ștefan Togănel 61,2 km/h care, la probele viitoare, renunță în favoarea lui Dorin Vlădescu.

II – 27 mai – viteză țel fix dus-întors 233 km; condițiile meteo foarte slabe nu au permis efectuarea probei, 13 concurenți realizând distanțe mici pe traseu, iar 31 de concurenți nu au plecat în probă. I – Volhart Reiner – Germania 133 km; locul 9 Sergiu Sidon 20 km parcurși, locul 33 Dorin Vlădescu zero km.

III – 29 mai – viteză țel fix dus-întors 182 km; probă efectuată de cinci participanți, 35 taxați cu distanța pe traseu, 4 au renunțat la probă. Locul I – F. Wendtland – Germania 182 km; locul 15-16 Sergiu Sidon și Dorin Vlădescu 101 km.

IV – 30 mai – viteză pe triunghi de 273 km; probă realizată de 17 concurenți, 24 taxați cu distanță pe cap compas (trei au renunțat la probă). Locul I – T. Tache – Germania 68,8 km/h; locul 12 Dorin Vlădescu 51,8 km/h și locul 20 Sergiu Sidon 261 km distanță.

V – 4 iunie – viteză pe triunghi de 219 km; probă nerealizată, taxată ca distanță pe traseu. Locul I – V. Meiptner – Germania 215 km, locul 12 Dorin Vlădescu 178 km și locul 22 Sergiu Sidon 164 km.

Clasamentul final:

I. Volkhart Meiptner	R.F.G.	LS-4	1453
II. Torsten Kessler	R.F.G.	Cirrus	1391
III. Jan Arent	R.F.G.	LS-1F	1388
10. Sergiu Sidon	România	Astir Cs.	1250
12. Dorin Vlădescu	România	Astir Cs.	1236
44. Frank Finke	R.G.F.	Astir Cs.	176

✓ **Campionat preeuropean – Orel**

URSS găzduiește între 8 și 23 iunie, un campionat preeuropean la care participă 12 țări din Europa. Delegația noastră prezintă două concurente la clasa standard femei pe Jantar standard – Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă.

Din cauza timpului total nefavorabil, nu s-a putut efectua nici o probă. Conducătorul delegației noastre, Florin Covic este asistat de ajutoarele tehnice Cszpo Zoltan și Zoltan Tamaș.

✓ **Sumen – concursul țărilor socialiste**

Desfășurat în Bulgaria între 4 și 19 iulie cu participarea piloților din Bulgaria, Cehoslovacia, România, Ungaria și URSS la clasele standard feminin (11), standard masculin (12) și liber (13 concurenți).

Din nefericire la proba a patra din 9 iulie concurentul nostru ing. Sergiu Sidon se accidentează mortal la o aterizare în teren ales din aer, din cauza unor fire de înaltă tensiune, delegația țării noastre condusă de căpitan Constantin Ifrim și Arpad Matta antrenor, părăsește competiția.

În cele patru probe la care au participat reprezentanții noștri au participat cu următoarele plane:

- Elena Coțovanu și Fernanda Jurcă pe Jantar standard la standard feminin;
- Sergiu Sidon și Marian Simion pe Jantar standard la standard masculin;
- Ștefan Togănel și Dorin Vlădescu pe Jantar 2B la clasa liber.

Probele s-au desfășurat în zilele de 6, 7, 8 și 9 iulie.

Din cauza nefericitului accident delegația noastră nu a mai adus protocoalele ultimelor probe și nici nu ne-au parvenit rezultatele concursului, care a continuat după plecarea lotului nostru.

✓ Suceava – campionat național

Între 5 și 20 august are loc la Salcea un restrâns campionat național cu 7 participanți din care unul invitat din Germania de Vest.

Directorul concursului Arpad Matta, antrenor Mircea Finescu.

Concurentul german zboară pe Libell-7G, iar cei din țara noastră trei pe Jantar standard și trei pe Jantar 2B, ceea ce reprezintă în total „o clasă amestecată” în care a funcționat coeficientul de handicap.

Condițiile meteo slabe, au permis un minim de patru probe, modeste pentru calitatea planoarelor întrebuințate. S-au totalizat 3688 km.

Probe și clasament:

I – 14 august – viteză pe triunghi de 166 km – Salcea – Hodora – Drînceni – Salcea; probă realizată integral de un singur concurent, cinci taxați cu distanță pe cap compas, iar unul a renunțat la probă. Locul I – Dorin Vlădescu cu 55,27 km/h, II – Gh. Țucă și M. Căpușan cu 136 km, III – Elena Coțovanu 113 km, locul 4 Fernanda Jurcă 112 km, locul 5 Ștefan Togănel 39 km, ultimul Martin Sauer – Germania a renunțat la probă.

II – 15 august – probă identică cu prima, nerealizată, taxată la km pe cap compas. I – D. Vlădescu cu 143 km, II – M. Căpușan și Gh. Țucă cu câte 136 km, III – Fernanda Jurcă 49 km, locul 4 Elena Coțovanu și Ștefan Togănel cu 33 km și M. Sauer – Germania cu 25 km.

III – 16 august – viteză pe triunghi de 140 km – Salcea – Hlipiceni – Drînceni – Salcea; probă valabilă realizată de trei concurenți, patru taxați pe cap compas. Locul I – D. Vlădescu cu 65,06 km/h, II – M. Căpușan 63,38 km/h, III – Gh. Țucă 63,35 km/h, 4 – Ștefan Togănel 135 km, 5-6 – Fernanda Jurcă și Elena Coțovanu 134 km și 7 – M. Sauer – Germania 127 km.

IV – 19 august – viteză pe triunghi de 213 km – Salcea – Focuri – Hrivina – Salcea; probă realizată integral de toți concurenții. Locul I – Fernanda Jurcă cu 65,60 km/h, II – Elena Coțovanu 64,79 km/h, III – Dorin Vlădescu 59,90 km/h, 4 – Gh- Țucă 59,75 km/h, 5 – M. Sauer 58,49 km/h, 6 – M. Căpușan 58,18 km/h, 7 – Ștefan Togănel 55,79 km/h.

Clasament final:

I. Dorin Vlădescu	Brașov	Jantar 2B	2763
II. Gheorghe Țucă	Brașov	Jantar 2B	2415
III. Marian Căpușan	Cluj	Jantar 2B	2403
4. Fernanda Jurcă	Deva	Jantar std.	2115
5. Elena Coțovanu	Brașov	Jantar std.	2068
6. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	Jantar std.	1424
7. Martin Sauer	R.F.G.	Libell 7G	1235

✓ Campionatul național de acrobație

Între 9 și 20 septembrie, Deva găzduiește primul campioant național de acrobație cu planorul. Se folosește planorul biloc metalic IS-28B2 în simplă comandă. Participă zece concurenți.

Directorul campionatului este instructorul Ovidiu Corneanu, antrenori Constantin Manolache și Marian Simion, arbitru șef Teodor Băjenaru, arbitrii Gh. Georgescu, Gh. Savastre, Romeo Simon, Georgeta Manolache, Iosif Erdosi, Mihai Pall și Petre Gheorghe.

Primele zece zile au fost afectate antrenamentelor și familiarizării cu exigențele și probele unui concurs.

Cele două probe oficiale ale campionatului au avut loc la 19 septembrie și au constat în „program impus cunoscut” unde concurentului i se prezintă grafic schema programului din timp, pentru studiu și proba a doua „program impus necunoscut” tema care este înmănată competitorului cu un timp minim înainte de executarea programului.

Clasamentul pe probe:

I – Program impus cunoscut

1. Victor Dumitrescu	6443
2. Ioan Duma	6432
3. Simion Câmpean	6032
4. Vasile Pop	5670
5. Ion Gheorghiu	5600
6. Claudiu Pânzaru	4992
7. Florian Covic	4826
8. Marius Popescu	4801
9. Dumitru Munteanu	4543
10. Petre Iftode	3140

II – Program impus necunoscut

1. Petru Iftode	4968
2. Simion Câmpean	4928
3. Dumitru Munteanu	4733
4. Claudiu Pânzaru	4632
5. Ion Gheorghiu	4601
6. Ioan Duma	4578
7. Vasile Pop	4467
8. Florian Covic	3689
9. Marius Popescu	3676
10. Victor Dumitrescu	3133

Clasament general

I. Ioan Duma	Cluj	11011
II. Simion Câmpean	Deva	10960
III. Ion Gheorghiu	Suceava	10201
4. Vasile Pop	Baia Mare	10138
5. Claudiu pânzaru	Iași	9624
6. Victor Dumitrescu	Brașov	9567
7. Dumitru Munteanu	Brașov	9276
8. Florian Covic	Pitești	9216
9. Marius Popescu	Brașov	8477
10. Petru Iftode	Iași	8148

Figurile acrobactice executate au fost următoarele:

- viraje cu înclinare la 90° - looping normal (pe spate);
- ranversare – răsturnare – răsucire la 45° pe spate – vrie pe spate;
- opt orizontal – opt orizontal cu două răsuciri.

✓ **Clasamentul concursului descentralizat de distanță în aerocluburi**

Loc	Competitor	Aeroclub	Puncte zboruri selecționate			Total
			I	II	III	
1	Dorin Vlădescu	Sânpetru	415	480	325	1220
2	Ștefan Togănel	Tg. Mureș	352	442	345	1139
3	Sergiu Sidon	București	442	408	226	1116
4	Florin Stăuceanu	Craiova	361	377	299	1037
5	Elena Coțovanu	Sânpetru	352	253	208	813
6	Fernanda Jurcă	București	352	253	169	774
7-8	Marin Căpușan	Cluj	316	208	164	688
7-8	Gheorghe Țucă	Sânpetru	316	208	164	688
9-10	Sorin Chiru	Iași	214	438	-	652
9-10	Petru Iftode	Iași	214	438	-	652
11	Cristian Istrate	Tg. Mureș	204	77	77	358
12	Fredy Bârsan	Craiova	224	-	-	224
13-17	Mihai Ciuc	Iași	214	-	-	214
13-17	Eduard Costin	Iași	214	-	-	214
13-17	Viorel Năstase	Iași	214	-	-	214
13-17	Claudiu Pinzaru	Iași	214	-	-	214
13-17	Radu Ștefănescu	Iași	214	-	-	214
18	Marian Simion	București	152	-	-	152
19-22	Laurențiu Ghergheluță	Arad	80	-	-	80
19-22	Levente Kiss	Arad	80	-	-	80
19-22	Radu Rădinoiu	Craiova	80	-	-	80
19-22	Carmen Rilla	Craiova	80	-	-	80
23-26	Rudolf Bartus	Baia Mare	77	-	-	77
23-26	Viorel Domșa	Baia Mare	77	-	-	77
23-26	Dana Rus	Baia Mare	77	-	-	77
23-26	Zoltan Stenczel	Baia Mare	77	-	-	77
27	Ion Apetroaie	Iași	30	-	-	30

1989

✓ **Tabăra internațională de zbor alpin în Franța**

Anul debutează cu participarea la Vinon în sud-estul Franței, în Alpii maritimi, a doi piloți din România, între 20 martie și 10 aprilie, la o tabără internațională de antrenament pentru zbor alpin.

Piloții noștri Dorin Vlădescu și Gh. Țucă zboară pe planoare Ianus biloc și monolocurile Pegas și LS-4.

Realizează până la 30 martie cinci probe în care au efectuat 1220 km fiecare, Dorin Vlădescu acumulând 27 de ore și 37 de minute, iar Gh. Țucă 30 de ore și 22 de minute de zbor alpin în curenți termici și de undă lungă (în timpul total este adăugat și timpul de la antrenamentele preliminare probelor).

Toate probele executate au fost pe traseu țel fix dus-întors.

I - 23 martie – traseu dus-întors 200 km; probă realizată. Dorin Vlădescu în 3 ore și 14 minute; Gh- Țucă în 3 ore și 53 de minute.

II - 24 martie – dus-întors 100 km; probă realizată. Gh. Țucă în 2 ore și 45 minute; Dorin Vlădescu în 3 ore și 2 minute.

III - 28 martie – dus-întors 320 km; probă realizată. Dorin Vlădescu în 4 ore și 27 minute; Gh. Țucă în 4 ore și 40 minute.

IV - 29 martie – probă identică de 320 km; ambii participanți români au aterizat pe traseu la St. Jurs, realizând câte 280 km. Gh. Țucă în 4 ore și 54 minute; Dorin Vlădescu 5 ore și 7 minute.

V - 30 martie – se repetă probă din ziua precedentă, probă realizată integral. Dorin Vlădescu în 4 ore și 47 minute și Gh. Țucă în 5 ore și 20 minute.

Această deplasare în vestita zonă din sud-estul Franței a constituit un prețios antrenament plin de situații inedite care au îmbogățit experiența participanților noștri.

✓ **Concurs de selecție**

La Iași între 1 și 15 iulie are loc concursul anual de selecție pentru campionatul național, la care participă 12 piloți din opt aerocluburi.

Directorul concursului este Claudiu Pînzaru, antrenor Arpad Matta, asistența meteo Dorin Vișoiu, arbitru șef Gh. Georgescu.

Se concurează pe IS-29D2, remorcajul fiind asigurat de cinci avioane PZL-104 Wilga.

Condițiile meteo medii permit executarea a cinci probe în care s-au parcurs 9073 km.

Probe și clasamentul pe probe:

I - 7 iulie – viteză pe triunghi de 118 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași; probă terminată de șapte concurenți, cinci taxați pe distanță. I – I. Apetroaie 61,90 km/h, II – Alex. Bojan 53,58 km/h, III – Petre Iftode 44,98 km/h. cei cinci taxați pe cap compas au realizat între 27 și 93 km.

II - 8 iulie – viteză pe triunghi de 203 km – Iași Ruginoasa – Trușești – Iași; probă realizată de doi concurenți, zece taxați ca distanță pe cap compas. I – Cătălin Porumbu 56,29 km/h, II – Florin Stăuceanu 56,21 km/h, III – D. Câmpean 203 km. Restul concurenților s-au înșirat pe distanțe între 140 și 195 km.

III - 9 iulie – viteză pe triunghi de 169 km – Iași – Ruginoasa – Hlipiceni – Iași; probă realizată de opt concurenți, doi taxați pe cap compas, iar doi au renunțat la probă. I – I. Apetroaie 59,90 km/h, II – A. Brumar 56,84 km/h, III – A. Jumolea 53,16 km/h. cei doi taxați cu distanță au efectuat 159 și 169 km.

IV - 11 iulie – viteză pe țel fix dus-întors 182 km – Iași Drîgeni – Iași; probă realizată de zece participanți, doi au renunțat la probă. I – I. Apetroaie 77,37 km/h, II – A. Brumar 75,53 km/h, III – Florin Stăuceanu 73,42 km/h.

V - 12 iulie – viteză pe triunghi de 310 km – Iași – Girov – Săveni – Iași; probă nerealizată integral, taxată la punctaj pe distanță. I – I. Apetroaie și D. Câmpean 252 km, II – A. Bojan, P. Iftode și A. Jumolea 246 km, III – Florin Stăuceanu 227 km. Restul au parcurs între 69 și 215 km.

Clasament final:

I. Ion Apetroaie	Iași	4364
II. Alex. Bojan	Arad	4082
III. Florin Stăuceanu	Craiova	4054
4. Adrian Jumolea	Suceava	3629
5. Dorel Câmpean	Tg. Mureș	3609
6. Petru Iftode	Iași	3572
7. Adrian Brumar	Arad	3339
8. Cătălin Porumbu	Deva	3309
9. Cristian Istrate	Tg. Mureș	3014
10. Levente Kiss	Arad	2456
11. Dorina Gheorghiu	București	2203
12. Const. Voicu	București	1085

✓ **Campionat național cu invitați străini – Iași**

Planificat a se desfășura între 6 și 22 august, al XXXI-lea campionat național din acest an nu a beneficiat de un minim de condiții meteo favorabile probelor. La aceasta s-a adăugat și un accident mortal la 13 august care a avut ca urmare închiderea campionatului, rămas „neterminat”.

Componența conducerii campionatului, aceeași cu cea precedentă, de la concursul de selecție prezentat anterior. Participă trei invitați străini din URSS (planoare Jantar standard-3 și LAK-12), trei din Germania de Vest (pe planoare IS-28B2 și IS-29D2) și 19 concurenți din țara noastră pe IS-29D2), în total 25 de piloți.

I - 8 august – viteză pe țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași; probă neefectuată complet, taxată cu minimum de puncte pe cap compas între 36 și 103 km.

În zilele de 9, 10 și 11 august se mai încearcă trei probe pe traseu triunghiular de 118, 182 și din nou 182 km care sunt anulate și concurenții chemați înapoi pe aerodrom.

II - 13 august – viteză pe țel fix dus-întors 174 km – Iași Vânători – Iași; este oprită și ea din cauza ciocnirii în aer a concurentului nostru Dorel Câmpean cu concurentul german Fritz Ermrish care după ciocnire nu mai părăsește planorul și la contactul cu solul decedează. Campionatul a fost oprit și declarat neterminat.

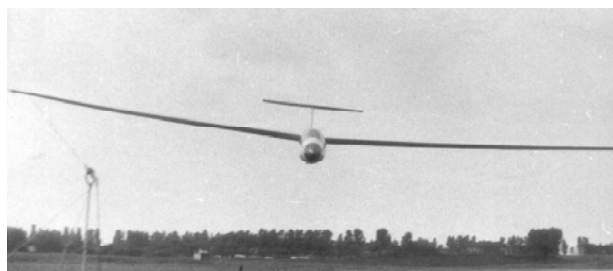
Participanții la acest campionat nefast au fost, în ordinea clasificării de la singura probă valabilă, următorii:

1. Walter Ensle	Germania	103 km	14. Dorin Vlădescu	Brașov	87 km
2. Dorina Gheorghiu	București	101 km	15. Cristian Istrate	Tg. Mureș	87 km
3. Dorinela Filip	Brașov	99 km	16. Ion Apetroaie	Iași	82 km
4. Marin Căpușan	Cluj	99 km	17. Fritz Ermrish	Germania	81 km
5. Adrian Jumolea	Suceava	99 km	18. Gh. Țucă	Brașov	79 km
6. Dorel Câmpean	Tg. Mureș	99 km	19. Dimitri Rakiski	URSS	77 km
7. Florin Stăuceanu	Craiova	99 km	20. Florian Covic	Pitești	75 km
8. Elena Coțovanu	Brașov	95 km	21. A. Mojerencov	URSS	69 km
9. Cătălin Porumbu	Deva	93 km	22. Const. Voicu	București	68 km
10. Petru Iftode	Iași	90 km	23. Vlad. Basarabov	URSS	0 km
11. Fernanda Jurcă	București	90 km	24. Levente Kiss	Arad	0 km
12. Alex. Bojan	Arad	90 km	Concurentul german Arno Siter nu a participat la probă.		
13. Adrian Brumar	Brașov	89 km			

S-au parcurs 1991 km.



Iași - planoare la start



Iași - sosire din probă

Calasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționate			Total puncte
			I	II	III	
1	Florin Stăuceanu	Craiova	406	330	633	1369
2-3	Dorel Câmpean	Tg. Mureș	406	319	335	1080
2-3	Gheorghe Țucă	Brașov	344	308	428	1080
4	Fredy Bârsan	Craiova	620	224	224	1068
5	Alexandru Bojan	Arad	319	349	377	1045
6	Cătălin Porumbu	Deva	406	319	318	1043
7	Ioan Apetroaie	Iași	319	355	341	1015
8-10	Marin Căpușan	Cluj	383	294	297	974
8-10	Elena Coțovanu	Sânpetru	283	294	297	974
8-10	Fernanda Jurcă	București	283	294	297	974
11-12	Petru Iftode	Iași	296	319	394	964
11-12	Adrian Jumolea	Suceava	296	319	349	964
13	Florian Covic	Pitești	344	308	267	919
14	Adrian Brumar	Sânpetru	243	296	319	858
15	Cristian Istrate	Tg. Mureș	236	296	319	851
16	Levente Kiss	Arad	236	246	296	778
17	Dorina Gheorghiu	București	256	319	142	717
18	Connstantin Voicu	București	196	246	127	569
19	Sorin Trelea	Suceava	70	245	245	560
20	Mihai Mironovici	Suceava	210	-	-	210
21	Mircea Opriș	Craiova	172	-	-	172
22	Dorinela Filip	Sânpetru	140	-	-	140
23	Dorin Vlădescu	Sânpetru	128	-	-	128
24	Ioana Pregea	Arad	80	34	-	114
25-28	Gheorghe Ciocan	București	98	-	-	98
25-28	Mihai Ivanof	București	98	-	-	98
25-28	Cristian Girică	București	98	-	-	98

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționate			Total puncte
			I	II	III	
25-28	Ovidiu Olteanu	București	98	-	-	98
29	Constantin Popescu	București	96	-	-	96
30-32	Samuil Hodacsek	Arad	80	-	-	80
30-32	Cristian Iorgov	Arad	80	-	-	80
30-32	Aurel Popovici	Craiova	80	-	-	80

1990

✓ **Tabăra de zbor alpin în Franța**

Cu ajutorul aeroclubului german din Wesswling care suportă cheltuielile de transport și întreținere la Vinon în Franța pentru Fernanda Jurcă, aceasta participă între 1 martie și 15 aprilie la tabăra internațională de zbor alpin.

Organizatorii francezi îi pun la dispoziție materialul de zbor.

În primele zile, după un antrenament preliminar, Fernanda Jurcă realizează între 15 martie și 3 aprilie opt probe care însumează 32 de ore și 22 minute de zbor cu 2090 km distanță parcursă.

I – 15 martie – viteză pe triunghi de 315 km – 4 ore și 59 minute; planor LS-4.

II – 18 martie – viteză dublu triunghi de 285 km – 4 ore și 2 minute; planor LS-4.

III – 24 martie – viteză pe linie frântă de 125 km – 2 ore și 35 minute; planor Janus B.

IV – 24 martie – viteză dus-întors 85 km – 1 oră și 35 minute; planor Janus B.

V – 26 martie – viteză dus-întors 220 km – 4 ore și 33 minute; planor ASK-21.

VI – 27 martie – viteză dus-întors 330 km – 5 ore și 17 minute; planor Janus B.

VII – 28 martie – viteză pe triunghi de 380 km – 3 ore 51 minute; planor Janus B.

VIII – 3 aprilie – viteză dublu triunghi de 350 km – 5 ore și 10 minute; planor Janus B.

Probele au fost executate în condiții speciale de zbor alpin, combinând curenții dinamici de pantă și unda lungă cu cei termici. Vârfurile muntoase și vâgăunele fiind un pericol permanent și o sfidare a naturii. Această experiență a fost foarte benefică pentru participantă aceasta se va concretiza în viitor prin rezultatele sale.

Este interesant de subliniat că, în centrele de zbor alpin din sudul Franței, activitatea de zbor este permanentă.

✓ **Campionat european în Polonia**

La Leszno între 26 mai și 10 iunie are loc campionatul european de planorism la care participă la clasa 15 m (club) 31 de concurenți, la standard 39 și la liber 14 concurenți.

Delegația noastră este condusă de Arpad Matta și are doi piloți la clasa liber, pe Dorin Vlădescu și Marin Căpușan care zboară pe planoare Jantar 2B. deplasarea s-a făcut cu două auto ARO care s-au defectat mereu pe drum, necesitând reparații, tractând două dube de transportat planoarele (la întoarcere una dintre mașini a fost abandonată la Brno în Cehoslovacia).

La clasa liber unde s-au efectuat șase probe, din care două „leagănul pisicii”, între 200 și 700 km au mai participat piloți din Austria, Belgia, Franța, Germania, Italia, Polonia și Ucraina cu planoare net superioare (Nimbus 3 și 4, ASW-22, ASH-25).

Probe:

I – 27 mai – viteză pe triunghi de 421 km.

II – 30 mai – viteză pe dublu triunghi de 558 km.

III – 31 mai – viteză pe triunghi de 413 km.

IV – 1 iunie – leagănul pisicii

V – 4 iunie – leagănul pisicii (ambele între 200 și 700 km).

VI – 7 iunie – viteză pe triunghi de 448 km.

Din cauza tracasărilor datorate lipsei de bani, delegația noastră „ruda săracă” a fost în situația de a părăsi competiția, stresați și descurajați, piloții noștri handicapați și de materialul de zbor, s-au clasat în final pe ultimele două locuri.

La proba a doua, cu toate că reprezentanții noștri au avut o medie orară de aproape 120 km pe oră, au ocupat numai locurile 8 și 9 în probă.

A fost o nouă experiență amară de care în nici un caz nu au putut fi învinovați piloții noștri (în ultima săptămână au fost nevoiți să împrumute 250 de mărci germane pentru subzistență).

✓ **Concurs de selecție**

La Iași între 1 și 15 iunie are loc concursul anual de selecție la care participă 24 de piloți din zece aerocluburi județene.

Condițiile meteo sub mediocre permit cu greu efectuarea a trei probe chinuite. Concursul fiind declarat în final neterminat.

S-au efectuat 6376 km distanță, pe planoare IS-29D2.

Directorul concursului Ștefan Togănel, arbitru șef și comisar sportiv Gh. Georgescu și asistența meteo Dorin Vișoiu.

Probe:

I – 6 iunie – viteză pe rîunghi de 118 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași; probă nerealizată integral, taxată pe cap compas între 16 și 100 km. I – Florin Covic și Gigi Panțîru 100 km, II – R. Selescu 96 km, III – A. Brumar 89 km.

II – 12 iunie – viteză țel fix dus-întors 150 km – Iași – Albești – Iași; probă realizată de 14 concurenți, 4 taxați pe cap compas între 27 și 117 km, 6 au renunțat. I – Fl. Covic 66,06 km/h, II – D. Câmpean 64,14 km/h, III – A. Brumar 62,16 km/h.

III – 14 iunie – viteză pe triunghi de 203 km – Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași; probă realizată de un singur concurent, taxare pe cap compas de la 16 la 203 km. I – S. Trelea 59,96 km/h, II – D. Câmpean 146 km, plus încă nouă concurenți 138 km.

Clasament după trei probe:

1. Florian Covic	Pitești	1082	13. Micloș Colesian	Cluj	713
2. Dorel Câmpean	Tg. Mureș	1064	14. Fredy Bîrsan	Craiova	610
3. Sorin Trelea	Suceava	1058	15. Ioana Pregea	Arad	554
4. Adiran Brumar	Brașov	1027	16. M. Munteanu	Brașov	383
5. Mircea Crăciun	Deva	898	17. Levente Kiss	Arad	330
6. Gh. Bălțatu	Iași	894	18. Raul Selescu	Baia Mare	306
7. Gigi Panțîru	Iași	893	19. Adrian Ionașcu	Brașov	297
8. Claudiu Pînzaru	Iași	883	20. Petru Iftode	Iași	295
9. Gh. Tudor	Brașov	836	21. Valentin Got	Deva	260
10. Dorina Gheorghiu	București	815	22. Vasile Matei	Brașov	235
11. Darius Gazinschi	Cluj	795	23. Adrian Jumolea	Suceava	227
12. Cristian Istrate	Tg. Mureș	770	24. Mihai Rusu	Cluj	224

✓ Campionat național cu invitați străini

La Iași între 15 și 30 iunie, în continuarea concursului de selecție, are loc campionatului național cu doi invitați din Rusia. Participă în total 24 de concurenți. Se zboară cu două plane Jantar 2B, două Jantar standard și 20 IS-29D2. Avioane remorchere opt PZL-104 Wilga.

Directorul concursului este Ștefan Togănel cu aceeași echipă de conducere a concursului precedent de selecție.

Condițiile meteo mai generoase ca de obicei, au permis relaizarea a cinci prone care au totalizat 26376 km în zbor de distanță.

I – 19 iunie – viteză pe triunghi de 245 km – Iași – Ruginoasa – Săveni – Iași; probă realizată de 20 de concurenți, 4 taxați pe cap compas. I – A. Morozov – Rusia 91,89 km/h, II – D. Vlădescu 80,23 km/h, III – M. Siladje – Rusia 80,18 km/h. Cei 4 taxați pe cap compas cu distanțe între 207 și 244 km.

II – 21 iunie – viteză țel fix dus-întors cu 252 km – Iași – Hrivina – Iași; proba nu a fost realizată decât de doi concurenți, 22 au fost taxați pe cap compas. I – M. Siladje – Rusia 67,32 km/h, II – A. Morozov – Rusia 66,72 km/h, III – D. Vlădescu, Gh. Țucă și A. Brumar 236 km. Restul concurenților între 120 și 226 km.

III – 23 iunie – viteză pe triunghi de 160 km – Iași Ruginoasa – Răușeni – Iași; probă realizată de 12 concurenți, 11 taxați pe cap compas, unul a renunțat la probă. I – A. Morozov – Rusia cu 74,41 km/h, II – M. Siladje – Rusia 74,26 km/h, III – Fernanda Jurcă 71,49 km/h. Restul de 9 au realizat între 69 și 48 km/h viteză medie, iar cei 11 taxați cu distanță pe cap compas s-au înșirat între 79 km și 159 km.

IV – 28 iunie – viteză pe triunghi de 322 km – Iași – Tg. Neamț – Hrivina – Iași; proba a fost realizată integral de 18 concurenți, 5 taxați pe cap compas, unul a renunțat. I – A. Morozov – Rusia 78,80 km/h, II – M. Siladje – Rusia 76,06 km/h, III – Fernanda Jurcă 75,37 km/h. Restul de 15 concurenți cu viteze între 72 și 50 km/h, iar pe cap compas între 111 și 293 km distanță.

V – 29 iunie – viteză pe triunghi de 203 km – Iași – Ruginoasa – Vinători – Iași; probă realizată de 23 concurenți, unul a renunțat. I – A. Morozov – Rusia cu 91,06 km/h, II – M. Siladje – Rusia 90,40 km/h, III – Fernanda Jurcă 84,72 km/h. Restul de 20 de concurenți cu viteze între 82 și 53 km/h.

Clasament general:

I. A. Morozov	Rusia	Jantar std.	4554
II. Mihail Siladje	Rusia	Jantar std.	4520
III. Fernanda Jurcă	București	Jantar 2B	4058
4. Dorin Vlădescu	Brașov	IS-29D2	3952
5. Elena Coțovanu	Brașov	Jantar 2B	3943
6. Ion Apetroaie	Iași	IS-29D2	3312
7. Darius Gazinschi	Cluj	IS-29D2	3043
8. Adrian Brumar	Craiova	IS-29D2	3039
9. Cătălin Porumbu	Deva	IS-29D2	3012
10. Florin Stăucanu	Craiova	IS-29D2	2912
11. Levente Kiss	Arad	IS-29D2	2900
12. Gh. Bălțatu	Iași	IS-29D2	2826

13. Dorel Câmpean	Tg. Mureș	IS-29D2	2821
14. Gh. Țucă	Brașov	IS-29D2	2805
15. Mircea Crăciun	Deva	IS-29D2	2801
16. Gh. Tudor	Brașov	IS-29D2	2653
17. Sorin Trelea	Suceava	IS-29D2	2537
18. Cristian Istrate	Tg. Mureș	IS-29D2	2394
19. Alexandru Bojan	Arad	IS-29D2	2393
20. Ioana Pregea	Arad	IS-29D2	2343
21. Fredy Bîrsan	Craiova	IS-29D2	2335
22. Gigi Panțîru	Iași	IS-29D2	2229
23. Dorina Gheorghiu	București	IS-29D2	2181
24. Claudiu Pînzaru	Iași	IS-29D2	1949

✓ **Clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi**

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționate			Total puncte
			I	II	III	
1	Fernanda jurcă	București	622	581	469	1712
2	Florin Stăuceanu	Craiova	585	585	435	1605
3	Cristian Iorgov	Arad	372	399	644	1415
4	Fredy Bîrsan	Craiova	392	384	620	1399
5	Radu Rădinoiu	Craiova	620	414	224	1258
6	Ioana Pregea	Arad	644	372	228	1244
7	Ioan Apetroaie	Iași	585	305	349	1239
8	Mircea Opriș	Craiova	361	402	392	1155
9	Ioan Gheroghiu	Suceava	216	347	363	926
10	Darius Gazinschi	Cluj	208	203	406	817
11	Dorel Câmpean	Mureș	204	200	400	804
12	Cristian Istrate	Mureș	200	200	400	800
13	Gheorghe Tudor	Sânpetru	350	169	258	777
14	Sorin Trelea	Suceava	355	341	-	696
15	Marin Căpușan	Cluj	646	-	-	646
16	Gheorghe Țucă	Sânpetru	646	-	-	646
17	Mihai Rusu	Cluj	222	208	208	638
18	Alexandru Bojan	Arad	159	371	103	633
19	Micloș Colesian	Cluj	208	208	203	619
20	Victor Cotîrță	Craiova	229	186	186	601
21	Vasile Matei	Sânpetru	103	221	251	575
22	Ioan Drăcea	Craiova	186	186	186	558
23	Iulian Franguloiu	București	239	224	-	463
24	Adrian Brumar	Sânpetru	216	152	-	368
25	Levente Kiss	Arad	132	228	-	360
26	Mircea Munteanu	Sânpetru	169	104	-	273
27	Persic Pârvu	Craiova	182	-	-	182
28	Aurel Bota	Arad	162	-	-	162

Probele luate în calcul au totalizat 13744 km în zbor de distanță și au constat din trasee pe triunghi de la 100 la 352 km, triunghi repetat de 114 km și 203 km, țel fix dus-întors de la 104 km și 504 km și dublu triunghi de 351 și 508 km.

1991

✓ **Concurs de selecție la Iași**

Planificat între 15 și 30 iulie, din cauza condițiilor meteo nefavorabile, nu s-au putut efectua decât două probe, concursul fiind declarat „neîncheiat”. S-au efectuat 4616 km.

Directorul concursului Ștefan Togănel, arbitru Gh. Gerorgescu, asistența meteo Dorin Vișoiu. S-a zburat pe planoare IS-28B2 și IS-29D2.

Cei 19 concurenți au reprezentat 9 aerocluburi județene.

Probe:

I – 23 iulie – viteză țel fix dus-întors 123 km – Iași – Hlipiceni – Iași; probă realizată de 11 concurenți, 7 taxați pe cap compas între 30 și 122 km, un concurent a renunțat la probă. I – D. Câmpean, II – Alex. Bojan, III – Darius Gazinschi.

II – 24 iulie – viteză pe triunghi de 322 km – Iași – Tg. Neamț – Hrivina – Iași; probă nerealizată și taxată ca distanță

pe cap compas între 35 și 235 km. I – Radu Rădinoiu cu 235 km, II – Gh. Tudor cu 211 km, III – Mircea Opreș cu 181 km.

După două probe clasamentul „înghețat” era următorul:

1. Dorel Câmpean	Tg. Mureș	1519	11. Persic Pârvu	Craiova	1199
2. Alex. Bojan	Arad	1514	12. Gh. Tudor	Brașov	1065
3. Darius Gazinschi	Cluj	1505	13. Gh. Bălțatu	Iași	1033
4. Radu Rădinoiu	Craiova	1417	14. Ioana Pregea	Arad	1003
5. Fredy Bîrsan	Craiova	1407	15. Cristian Istrate	Tg. Mureș	954
6. Sorin Trelea	Suceava	1361	16. Eduard Benko	Arad	801
7. Adrian Brumar	Arad	1357	17. Dorina Gheorghiu	București	723
8. Mihai Rusu	Cluj	1325	18. Petru Iftode	Iași	693
9. Mircea Crăciun	Deva	1282	19. Valentin Goț	Deva	586
10. Mircea Opreș	Craiova	1256			

✓ **Campionat național – Iași**

În continuarea concursului anterior acest campionat național stabilit între 4 și 16 august a vut aceeași soartă cu cel de selecție. Timpul nefavorabil a forțat la efectuarea a două probe mici, din care numai una finalizată. Din aceste motive, la terminarea zilelor afectate, campionatul acesta a fost declarat „neîncheiat”.

Conucerea și coordonarea campionatului au fost aceleași de la cel precedent, de asemenea, planoarele și avioanele remorchere. În cele două probe modeste s-au realizat 2954 km. Acestea au fost:

I – 11 august – viteză pe triunghi de 160 km – Iași – Ruginoasa – Săușeni – Iași; proba neterminată și taxată ca distanță pe cap compas. Cinci concurenți au renunțat la probă, întorcându-se de pe traseu la aerodromul Iași. I – Elena Coțovanu cu 145 km, II – Dorel Câmpeanu 136 km, III – Persic Pârvu și Mircea Opreș 125 km. Restul concurenților s-au înșirat pe rută realizând între 18 și 120 km.

II – 14 august – viteză pe triunghi de 116 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași; proba realizată de 7 concurenți, 13 taxați pe cap compas și 3 au renunțat. I – Alex. Bojan, II – Porumbu; III – Gh. Tudor.

Clasament după două probe:

1. Gh. Tudor	Brașov	393	13. Cristian Istrate	Tg. Mureș	182
2. Mircea Opreș	Craiova	388	14. Ioana Pregea	Arad	179
3. Fredy Bîrsan	Craiova	342	15. Darius Gazinschi	Cluj	167
4. Cătălin Porumbu	Deva	327	16. Petru Iftode	Iași	161
5. Alex. Bojan	Arad	304	17. Florin Covic	Pitești	157
6. Florin Stăucanu	Craiova	290	18. Sorin Trelea	Suceava	145
7. Mihai Rusu	Cluj	274	19. Persic Pîrvu	Craiova	128
8. Elena Coțovanu	Brașov	271	20. Valentin Goț	Deva	125
9. Fernanda Jurcă	București	235	21. Radu Rădinoiu	Craiova	43
10. Ion Apetroaie	Iași	202	22. Mircea Crăciun	Deva	28
11. Dorina Gheorghiu	București	204	23. Gh. Bălțatu	Iași	0
12. Dorel Câmpean	Tg. Mureș	193			

✓ **Campionatul național de acrobație**

Ținut la Deva între 20 și 29 septembrie, pe planorul total acrobatic IAR-35, construit special de I.A.R.-Ghimbav, acest campionat național nu s-a încheiat și a fost oprit la ultima probă, din cauza decesului concurentului Mihai Arbone, instructor la aeroclubul Pitești.

Directorul competiției Constantin Gabriel Voicu, antrenori Mihai Albu și Marian Simion, arbitru șef Constantin Manolache.

24 septembrie proba I impus cunoscut:

1. Gh. Stamate	1361,44
2. Ion Duma	1336,96
3. Simion Câmpean	1281,20
4. Ștefan Togănel	1269,30
5. Neculae Preda	1220,30
6. Eduard Benko	1215,43
7. Claudiu Pînzaru	1147,30
8. Mircea Opreș	912,30
9. Mihai Arbone	865,32
10. Mugur Ionescu	111,00
11. Augustin Bortos	94,63

25 septembrie proba a II-a liber ales

1. Ion Duma	1491,98
2. Neculae Preda	1450,97
3. Gh. Stamate	1372,74
4. Claudiu Pînzaru	1366,46
5. Ștefan Togănel	1335,81
6. Eduard Benko	935,47
7. Mihai Arbone	898,47
8. Simion Câmpean	889,47
9. Mugur Ionescu	886,14
10. Mircea Opreș	renunțat

La proba a II-a concurentul Augustin Bortos a fost descalificat pentru zbor periculos.

26 septembrie proba a III-a program impus necunoscut

Proba anulată prin decesul lui Mihai Arbone, în timpul programului acestei probe a intrat în vrie la mică înălțime și nu a mai putut redresa la timp planorul care a fost distrus.

Clasamentul după două probe:

I. Ion Duma	Cluj	2838,94
II. Gh. Stamate	Deva	2734,18
III. Neculae Preda	Cluj	2671,27
4. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	2605,44
5. Claudiu Pînzaru	Iași	2513,77
6. Simion Câmpean	Deva	2170,65
7. Eduard Benko	Arad	2150,90
8. Mihai Arbone	Pitești	1763,79
9. Mugur Conta-Ionescu	București	997,14
10. Mircea Opriș	Craiova	912,30

✓ Clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aeroclubri

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționale			Total puncte
			I	II	III	
1	Florin Covic	Pitești	524	371	374	1269
2	Cătălin Porumbu	Deva	369	385	347	1101
3	Mircea Opriș	Craiova	229	171	631	1031
4	Radu Rădinoiu	Craiova	414	257	259	930
5	Alexandru Bojan	Arad	214	371	318	903
6	Dorina Gheorghiu	București	368	368	-	736
7	Valentin Goț	Deva	165	289	210	664
8	Cristian Istrate	Mureș	204	240	206	650
9	Florin Stăuceanu	Craiova	631	-	-	631
10	Mihai Nae	Pitești	371	258	-	629
11	Rudolf Bartus	Baia Mare	180	180	180	540
12	Julien Ocian	Baia Mare	180	180	180	540
13	Persic Pârvu	Craiova	160	168	182	528
14	Victor Cotîrță	Craiova	229	239	-	468
15	Zoltan Tamaș	Arad	121	159	-	371
16	Dorel Câmpean	Mureș	368	-	-	368
17	Nicolae Bădică	Pitești	182	-	-	182
18	Cristian Iorgov	Arad	162	-	-	162

Probele luate în calcul au fost triunghi între 112 km și 314 km, triunghi repetat de la 104 km la 165 km, triunghi repetat de trei ori 112 km și țel fix dus-întors între 104 km și 504 km.

Totalul distanțelor adiționale au fost 6940 km.

1992**✓ Campionatul internațional al Germaniei**

Ținut tot la Bückeburg între 1 și 15 iunie, a reunit 62 de participanți la clasele club (33), standard (12) și la liber (17) din Cehia, Franța, Lituania, Luxemburg, Olanda, România, Rusia, Ungaria și Germania cu cei mai mulți participanți, 27, din care 8 la clasa club, 10 la standard și 9 la liber.

Condițiile meteo au fost sub mediocre.

România a fost reprezentată de Cătălin Porumbu cu Astir-CS la clasa club și Alexandru Bojan cu ASW-20 la liber (planoarele au fost puse la dispoziție de organizatori).

Conducătorul delegației noastre este Dumitru Popovici, responsabil pentru planorism din Aeroclubul României.

Probe și clasament clasa club:

I – 5 iunie – viteză circuit de 156 km; probă taxată pe cap compas. C. Porumbu locul 15 din 33 cu 51 km.

II – 8 iunie – viteză circuit de 168 km; probă realizată de 8 participanți, 25 taxați pe cap compas. C. Porumbu locul 29 cu 20 km efectuați.

III – 10 iunie – viteză circuit 191 km; probă realizată de 18 concurenți, 15 taxați pe cap compas. C. Porumbu locul 6 cu 191 km.

IV – 12 iunie – viteză țel fix dus-întors 136 km; probă realizată pe cap compas de 24 concurenți, 9 au ratat proba. C. Porumbu locul 24 cu 60 km.

V – 14 iunie – viteză pe circuit 358 km; probă taxată pe cap compas pentru 20 de participanți. C. Porumbu a ratat proba împreună cu alți 13 concurenți.

În clasamentul final locul I a acumulat 1891 puncte, Cătălin Porumbu a ocupat locul 29 din 33 participanți cu 630 puncte.

Probe și clasament clasa liber

I – 5 iunie – viteză circuit 244 km; probă taxată pe cap compas pentru 16 concurenți. Locul 13 A. Bojan 50 km.

II – 8 iunie – viteză circuit 241 km; probă realizată de 4 concurenți, 13 taxați pe cap compas. Locul 14 A. Bojan 181 km.

III – 10 iunie – viteză circuit 274 km; probă realizată de 16 concurenți, unul a ratat proba. Locul 14 A. Bojan 72,92 km/h.

IV – 12 iunie – viteză țel fix dus-întors 163 km; probă realizată de 11 concurenți, 4 pe cap compas, iar 2 au ratat proba. Locul 13 A. Bojan 155 km.

V – 13 iunie – viteză circuit 468 km; probă realizată de 16 concurenți, unul taxat pe cap compas. Locul 16 A. Bojan 47,7 km/h.

În clasamentul final locul I a totalizat 2342 puncte, iar Alexandru Bojan locul 15 din 17 participanți cu 985 puncte.

✓ Campionatul european în Ungaria

La Bekescsaba între 18 și 31 iulie are loc campionatul european la care participă 16 țări din Europa: Anglia, Austria, Belgia, Cehoslovacia, Danemarca, Elveția, Finlanda, Germania, Israel, Italia, Norvegia, Polonia, România, Slovenia și Ungaria ca țară organizatoare.

În afara competiției participă și Australia cu un pilot.

Se concurează la clasa standard cu 45 participanți, clasa 15 m (club) cu 30 concurenți și la liber 14. Se realizează 12 probe!

România este reprezentată numai la clasa standard de Alexandru Bojan și Cătălin Porumbu cu planoare Jantar standard-2, mult depășite față de planoarele celorlalți participanți.

Probele și clasamentul reprezentanților noștri:

I – 18 iulie – viteză pe triunghi de 233 km; probă efectuată. Locul 41 C. Porumbu și locul 42 A. Bojan.

II – 19 iulie – viteză pe triunghi de 212 km. Locul 32 A. Bojan cu 200 km și locul 38 C. Porumbu 178 km.

III – 20 iulie – viteză pe triunghi de 321 km. Locul 38 C. Porumbu (probă realizată), locul 44 A. Bojan 311 km.

IV – 21 iulie – viteză pe triunghi de 345 km. Locul 36 A. Bojan cu 317 km, C. Porumbu s-a retras din probă.

V – 22 iulie – viteză pe triunghi de 232 km. Ambii au efectuat proba: locul 44 C. Porumbu și locul 45 A. Bojan.

VI – 23 iulie – viteză pe triunghi de 271 km. C. Porumbu a efectuat proba și a ocupat locul 40, A. Bojan locul 42 cu 246 km.

VII – 25 iulie – viteză țel fix dus-întors 370 km. Locul 42 A. Bojan cu 357 km și locul 43 C. Porumbu 301 km.

VIII – 26 iulie – viteză țel fix dus-întors 330 km. Locul 43 A. Bojan și C. Porumbu câte 145 km.

IX – 27 iulie – viteză pe triunghi de 201 km. Ambii au efectuat proba, locul 42 C. Porumbu și locul 43 A. Bojan.

X – 28 iulie – viteză pe triunghi de 199 km. A. Bojan a ratat plecarea, C. Porumbu a aterizat în afara traseului.

XI – 29 iulie – viteză pe triunghi de 326 km. A. Bojan a efectuat proba, C. Porumbu a ateriza în afara traseului.

XII – 30 iulie – viteză pe triunghi de 295 km. Ambii au efectuat proba, locul 43 A. Bojan și locul 44 C. Porumbu.

În clasamentul final:

I. Kepka	Polonia	ASW-24	8064
II. Rubaj	Polonia	ASW-24	7865
III. Brigliadori	Italia	Discus-A	7860
44. Alex. Bojan	România	Jantar std.	3145
45. C. Porumbu	România	Jantar std.	2777 (cu o probă ratată)

Cu toate că în final au ocupat ultimele locuri concurenții noștri au rezistat onorabil acestui adevărat maraton de zbor cu 12 probe și cu planoare depășite fizic și moral.

✓ Concurs de selecție

Între 20 iulie și 3 august, 23 de concurenți din 10 aerocluburi se întrec la Iași la clasa club pentru promovarea la campionatul național. Condițiile meteo mai prielnice ca de obicei permit să se efectueze șase probe care însumează 18785 km parcurși.

Directorul competiției Florin Covic, antrenor Arpad Matta, comisar sportiv și arbitru șef Gh. Georgescu, asistența meteo Dorin Vișoiu, iar cea medicală lt. col. dr. Vasile Marin.

Sunt folosite planoare IS-28B2 și IS-29D2 și 8 avioane Wilga pentru remorcare.

Probe și primii trei clasati:

I – 23 iulie – viteză țel fix dus-întors 210 km – Iași – Săveni – Iași; probă realizată de 5 concurenți, 11 pe cap compas și 4 retrași din probă. I – M. Opreș 53,77 km/h, II – Gh. Tudor 52,78 km/h, III – P. Pârvu 46,79 km/h.

II – 26 iulie – viteză pe triunghi de 175 km – Iași – Tg. Frumos – Albești – Iași; probă realizată de 11 concurenți, 10 taxați pe cap compas și 2 au renunțat la probă. I – Gh. Tudor 64,16 km/h, II – D. Gazinschi 59,28 km/h, III – M. Opreș 62,21 km/h.

III – 27 iulie – viteză pe triunghi de 203 km – Iași – Ruginoasa – Trușești – Iași; probă realizată de 15 concurenți, 6 taxați pe cap compas și doi au renunțat. I – M. Opreș cu 71,02 km/h, II – Gh. Tudor 67,29 km/h, III – Mariana Giurgiu 68,74 km/h, (aplicat coeficient de handicap).

IV – 28 iulie – viteză țel fix dus-întors 256 km – Iași – Dorohoi – Iași; probă nerealizată, taxată ca distanță pe cap compas pentru 22 de participanți, unul a renunțat. I – M. Opreș 117 km, II – R. Rădinoiu, D. Gazinschi, Istrate Cristian 115 km, III – S. Câmpăan, Cl. Pînzaru 113 km.

V – 30 iulie – viteză pe triunghi de 294 km – Iași – Tg. Frumos – Săveni – Iași; probă realizată de 15 concurenți, 5 taxați ca distanță pe cap compas și 3 rețrași din probă. I – D. Gazinschi 79,48 km/h, II – D. Câmpăan 74,43 km/h, III – M. Opreș 73,73 km/h.

VI – 31 iulie – viteză pe triunghi de 169 km – Iași – Ruginoasa – Hlipiceni – Iași; probă realizată integral de 5 concurenți, restul de 18 taxați pe distanță pe cap compas. I – D. Câmpăan 64,95 km/h, II – D. Gazinschi 56,25 km/h, III – M. Rusu 50,22 km/h.

Clasament general după șase probe:

I. Gazinschi Darius	Cluj	3993	13. Bîrsan Fredi	Craiova	2567
II. Bîndea Mihai	Climeni	3767	14. Rădinoiu Radu	Craiova	2541
III. Opreș Mircea	Craiova	3680	15. Colesian Micloș	Cluj	2534
4. Tudor George	Brașov	3611	16. Pîrvu Piersic	Craiova	2397
5. Rusu Mihai	Cluj	3601	17. Gheorghiu Dorina	Climeni	2322
6. Bălțatu Gh.	Iași	3423	18. Giurgiu Mariana	Arad	2303
7. Câmpăan Dorel	Tg. Mureș	3374	19. Iftode Petre	Iași	2280
8. Istrate Cristian	Tg. Mureș	3070	20. Goț Valentin	Deva	2256
9. Iorgov Cristian	Arad	3037	21. Demian Radu	Oradea	2032
10. Trelea Sorin	Suceava	2977	22. Gîrică Cristian	București	1376
11. Pînzaru Claudiu	Iași	2617	23. Cotîrță Victor	Craiova	1273
12. Noje Dan	Oradea	2599			

✓ Campionat național – Iași

Ținut între 4 și 19 august în condiții meteo medii, campionatul din acest an a reunit la startul competiției 20 de concurenți din zece aerocluburi județene în patru probe care au însumat 14150 km.

S-a zburat numai cu plane IS-29D2.

Directorul competiției Florin Covic, antrenor Arpad Matta, comisar sportiv și arbitru șef Gh. Georgescu.

I – 8 august – viteză țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași; probă executată de 16 concurenți, trei taxați pe distanță cap compas între 97 și 143 km, unul retras. Locul I – Fernanda Jurcă cu 83,67 km/h, II – Florin Stăuceanu 80,44 km/h, III – Gh. Tudor 79,87 km/h.

II – 9 august – viteză pe triunghi 245 km – Iași – Ruginoasa – Săveni – Iași; probă realizată de 12 participanți, 8 taxați pe cap compas între 64 și 22 km. I – Florin Stăuceanu cu 71,81 km/h, II – Fernanda Jurcă 69,75 km/h, III – D. Gazinschi 65,59 km/h.

III – 10 august – viteză pe triunghi de 220 km – Iași – Ruginoasa – Drînceni – Iași; probă neterminată și taxată pe cap compas între 61 și 204 km. I – Fernanda Jurcă și D. Noje cu câte 204 km, II – Gh. Bălțatu 196 km, III – Cristian Iorgov 195 km.

IV – 15 august – viteză pe triunghi de 200 km – Iași – Ivănești – Hodora – Iași; probă realizată integral de 12 concurenți, opt taxați pe cap compas între 145 km și 198 km. I – C. Porumb 75,47 km/h, II – Cristian Iorgov 74,18 km/h, III – Gh. Tudor 72,85 km/h.

Clasament general:

I. Fernanda Jurcă	București	3368	11. Radu Rădinoiu	Craiova	2478
II. George Tudor	Brașov	3154	12. Mihai Rusu	Cluj	2315
III. Darius Gazinschi	Cluj	3068	13. Claudiu Pînzaru	Iași	2266
4. Mircea Opreș	Craiova	3066	14. Dan Noje	Oradea	2214
5. Mariana Giurgiu	Arad	3060	15. Cătălin Porumbu	Deva	2192
6. Florin Stăuceanu	Craiova	2979	16. Alex. Bojan	Arad	2188
7. Fredy Bîrsan	Craiova	2955	17. Dorel Câmpăan	Mureș	2147
8. Mihai Bîndea	București	2861	18. Dorina Gheorghiu	București	2062
9. Cristian Iorgov	Arad	2588	19. Gh. Bălțatu	Iași	1881
10. Sorin Trelea	Suceava	2523	20. Cristian Istrate	Mureș	1686

✓ Campionatul național de acrobație – Deva

La Săulești între 14 și 25 septembrie are loc campionatul național anual de acrobație pe planor IS-28B2 la care concurează nouă piloți selecționați din șase aerocluburi din țară. Conducerea campionatului, compusă din Constantin Voicu director, antrenorii Marian Simion, Claudiu Pînzaru, Ștefan Togănel și arbitru șef Constantin Manolache, ajutat de arbitrii Gh. Georgescu, Georgeta Manolache, Valer Meseșan, Ion Porumbu, Simion Romeo și Vasile Tudor, au asistat la antrenamentul preliminar efectuat între 6 și 14 septembrie și au punctat probele de concurs.

Proba I – impus cunoscut

1. Simion Cîmpean	1065,82
2. Nicolae Preda	1043,81
3. Benko Eduard	1022,81
4. Ștefan Togănel	986,80
5. Gh. Stamate	975,47
6. Claudiu Pînzaru	944,81
7. Ion Duma	925,31
8. Augustin Bortos	882,63
9. Mirșea Opriș	718,48

Proba a II-a – impus necunoscut

1. Simion Cîmpean	1014,31
2. Nicolae Preda	1009,31
3. Ștefan Togănel	986,93
4. Mircea Opriș	964,87
5. Gh. Stamate	942,00
6. Eduard Benko	939,47
7. Claudiu Pînzaru	899,64
8. Ion Duma	850,64
9. Augustin Bortos	523,31

Clasament general

1. Simion Cîmpean	Deva	2080,13
2. Nicolae Preda	Cluj	2053,12
3. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	1973,78
4. Eduard Benko	Arad	1962,23
5. Gh. Stamate	Deva	1918,47
6. Claudiu Pînzaru	Iași	1844,45
7. Ion Duma	Cluj	1775,95
8. Mircea Opriș	Craiova	1683,35
9. Alex. Bortos	Deva	1405,94

✓ Clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționale			Total puncte
			I	II	III	
1	Mircea Opriș	Craiova	530	485	485	1500
2	Dorina Gheorghiu	București	462	454	574	1490
3	Mihai Rusu	Cluj	510	485	490	1485
4	Radu Rădinoiu	Craiova	510	485	485	1480
5	Dorel Cîmpean	Mureș	441	530	505	1476
6	Fredy Bîrsan	Craiova	406	430	493	1429
7	Gheorghe Tudor	Brașov	476	505	446	1427
8	Darius Gazinschi	Cluj	406	355	480	1241
9	Petru Iftode	Iași	541	383	315	1239
10	Cătălin Porumbu	Deva	607	284	314	1205
11	Zoltan Tamaș	Arad	363	363	350	1076
12	Persic Pârvu	Craiova	406	295	333	1034
13	Gheorghe Bălțatu	Iași	287	406	315	1008
14	Sorin Trelea	Suceava	355	354	163	872
15	Claudiu Pânzaru	Iași	383	297	144	824
16	Loredana Sofronie	București	234	234	234	702
17	Fernanda Jurcă	București	682	-	-	682
18	Mihai Bânde	București	221	221	221	663
19	Micloș Colesian	Cluj	222	163	258	643
20	Radu Demian	Oradea	162	194	246	602
21	Cristian Istrate	Mureș	200	200	200	600
22	Ioan Gheorghiu	Suceava	354	236	-	590
23	Rudolf Bartus	Baia Mare	277	303	-	580
24	Victor Cotârță	Craiova	182	357	-	539
25	Zoltan Stenczel	Baia Mare	171	303	-	474
26	Dan Noje	Oradea	246	214	-	460
27	Vasile Pop	Baia Mare	204	204	-	408
28	Cristian Iorgov	Arad	243	-	-	243
29	Julien Ocian	Baia Mare	204	-	-	204
30	Marian Trancu	Craiova	182	-	-	182

Probele luate în calcul au totalizat 16570 km în zbor de distanță și au constat din trasee pe triunghi între 114 și 135 km triunghi repetat între 104 și 304 km, traseu țel fix dus-întors între 138 și 303 km și dublu triunghi de 508 și 512 km.

1993

✓ **Concurs internațional de zbor alpin în Franța**

Între 18 martie și 18 aprilie, la inițiativa și din nou cu sprijinul financiar al aeroclubului „Dithmartercher Luftsportverein” din Wesseling - Germania, Fernanda Jurcă participă la Vinon, la concursul european de zbor alpin.

Între 22 și 25 martie efectuează patru zboruri de acomodare și antrenament însumând 7 ore și 53 minute, cu planoare Janus-B, LS-4 și motoplanor Twin III-SL (4500 m în undă cu LS-4).

De la 26 martie până la 15 aprilie execută următoarele 12 probe:

1. **26 martie** – triunghi de 415 km, 6 ore și 11 minute cu planoar LS-4.
2. **27 martie** – țel fix dus-întors de 260 km, 4 ore și 59 minute cu planor LS-4.
3. **28 martie** – țel fix dus-întors de 310 km, 5 ore și 18 minute, planor Pegasse.
4. **29 martie** – triunghi de 412 km, 6 ore și 22 minute, planor Pegasse.
5. **30 martie** – țel fix dus-întors de 273 km, 5 ore și 57 minute (undă), planor Janus-B.
6. **31 martie** – țel fix dublu de 200 km, 5 ore și 15 minute, planor LS-4.
7. **2 aprilie** – patrulater de 250 km, 4 ore și 10 minute, motoplanor Twin III-SL.
8. **3 aprilie** – triunghi de 170 km, 3 ore și 57 minute, planor LS-4.
9. **8 aprilie** – triunghi de 425 km (undă), 7 ore și 28 minute, planor LS-4.
10. **12 aprilie** – triunghi de 210 km (undă), 6 ore și 5 minute, motoplanor Twin III-SL.
11. **14 aprilie** – țel fix dus-întors 280 km, 4 ore și 59 minute, motoplanor Twin III-SL.
12. **15 aprilie** – țel fix dus-întors 275 km, 5 ore și 5 minute, motoplanor Twin III-SL (în undă a atins 6200 m înălțime).

Distanță realizată 3482 km în pretențios zbor alpin, însumând 65 ore și 46 minute în lupta cu vârfurile munților.

Împreună cu antrenamentul, în această frumoasă și benefică experiență a totalizat 73 ore și 39 minute în 17 zboruri foarte muncite.

✓ **Concurs de selecție la Iași**

Între 28 iunie și 13 iulie, are loc concursul de selecție pentru campionatul național unde, din cauza condițiilor meteo mediocre, nu se pot realiza decât trei probe de către cei 15 concurenți la clasa club. Toți participanții zboară pe IS-29D2.

Directorul competiției este Ștefan Togănel, antrenor Claudiu Pinzaru, comisar sportiv și arbitru șef Gh. Georgescu. Nefiind îndeplinit baremul minim de patru probe, concursul este declarat neîncheiat.

S-au parcurs 5341 km.

Probele au fost următoarele:

I – 5 iulie – viteză țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași; probă realizată integral de 6 concurenți cu viteză medie între 55 și 38 km/h, opt participanți au fost taxați la punctaj cu distanță pe traseu între 19 și 74 km, unul a renunțat la probă. I – P. Iftode 54,84 km/h, II – G. Panțiru 55,02 km/h (penalizat), III – M. Crăciun 51,05 km/h.

II – 9 iulie – viteză pe triunghi de 245 km – Iași – Ruginoasa – Săveni – Iași; probă efectuată de cinci concurenți cu viteze între 55 și 44 km/h, cinci taxați cu distanță pe rută între 16 și 243 km, cinci au ratat. Locul I – S. Trelea 55,18 km/h, II – M. Crăciun 53,27 km/h, III – G. Panțiru 49,88 km/h.

III – 10 iulie – viteză țel fix dus-întors 182 km – Iași – Drîngeni – Iași; probă realizată de șase concurenți cu viteze medii între 39 și 53 km/h, restul de nouă participanți taxați cu distanță pe traseu între 130 și 164 km. I P. Iftode 53,07 km/h, II M. Crăciun 49,82 km/h, Gh. Bălțatu 45,36 km/h.

Condițiile meteo devenind din ce în ce mai nefavorabile, nu s-a mai putut continua, înghețându-se clasamentul la proba a treia.

1. Petru Iftode	Iași	2029	9. Loredana Sofronie	București	946
2. Mircea Crăciun	Brașov	1942	10. Gh. Bălțatu	Iași	884
3. Gigi Panțiru	Iași	1592	11. Radu Demian	Oradea	710
4. Dumitru Ciobanu	Craiova	1521	12. Mircea Ghib	Oradea	703
5. Sorin Trelea	Suceava	1463	13. Micloș Colesian	Cluj	690
6. Dorina Gheorghiu	București	1209	14. Julian Ocian	Baia Mare	687
7. Cristian Istrate	Tg. Mureș	1203	15. Valenitin Goț	Deva	620
8. Alexandru Bojan	Arad	1160			

A fost o competiție chinuită, nerelevantă.

✓ **Iași – campionat național**

Planificat între 14 și 31 iulie, în continuarea concursului anterior, campionatul național din acest an nu a beneficiat de zile de zbor mai generoase, realizând cu greutate trei probe, fiind, în final, și acesta declarat neîncheiat. S-au parcurs 7164 km de către cei 18 concurenți care au zburat pe planoare IS-29D2.

Coordonatorii campionatului au fost aceiași de la concursul de selecție care l-a precedat.

I – 18 iulie – viteză țel fix dus-întors 182 km – Iași – Drîngeni – Iași; probă realizată de 12 concurenți, cinci taxați pe distanță pe traseu între 34 și 164 km, unul a renunțat la probă, revenind la bază. Locul I – M. Giurgiu 65,42 km/h, II – D. Vlădescu 65,12 km/h, III – Fernanda Jurcă 61,73 km/h.

II – 19 iulie – viteză pe triunghi de 191 km – Iași – Tg. Frumos – Trușești – Iași; probă realizată integral de un singur

concurrent, restul de 17 răspândindu-se pe traseu și taxați ca distanță între 1 și 174 km. I – Fernanda Jurcă 45,42/h, - P. Iftode 174 km, III – G. Tudor 168 km.

III – 30 iulie – viteză pe patruleter de 304 km – Iași – Ruginoasa – Havrina – Dorohoi – Iași; probă efectuată de cinci concurenți cu viteze medii între 47 și 52 km/h, 11 participanți taxați cu distanța pe traseu între 51 și 270 km, 2 retrași din probă. I – Fernanda Jurcă 52,37 km/h, II – Mariana Giurgiu 50,89 km/h, III – D. Vlădescu 50,80 km/h.

Clasamentul „înghețat” după trei probe:

1. Fernanda Jurcă	București	2227	10. Gigi Panțiru	Iași	1137
2. Mariana Giurgiu	Arad	1930	11. Mircea Crăciun	Brașov	1119
3. Dorin Vlădescu	Brașov	1923	12. Cristian Istrate	Tg. Mureș	1088
4. Dan Noje	Oradea	1700	13. Sorin Trelea	Suceava	969
5. George Tudor	Brașov	1642	14. Alexandru Bojan	Arad	898
6. Mihai Rusu	Cluj	1597	15. Mihai Bâdea	București	821
7. Petre Iftode	Iași	1506	16. Gheorghe Bălțatu	Iași	534
8. Darius Gazinschi	Cluj	1269	17. Radu Demian	Oradea	509
9. Dorina Gheorghiu	București	1184	18. L. Sofronie	București	286

✓ **Suceava – concurs de casă „Cocorul de Argint”**

Din inițiativa aeroclubului „Șoimii Bucovinei” și, în special, a instructorului Ioan Gheorghiu (din cauza restricțiilor totale la formare piloți) se organizează la Salcea în luna iulie un concurs de casă cu aterizare la punct fix, din trei încercări adiționale la punctaj, la care participă opt tineri piloți formați în ultimii doi ani. Concurenții au zburat cu planorul de la formare, bilocul IS-28B2.

S-au clasat pe primele trei locuri: I Gabriel Aiordăchioaiei, II Nicu Bălan, III Liviu Abiculesei.

✓ **Oradea – concurs inter-aerocluburi**

Între 18 și 28 august are loc trofeul „B2” organizat de aeroclubul din Oradea cu intenția de a reunii „tinere speranțe” pentru a-i familiariza cu competițiile. Participă aerocluburile din vestul Transilvaniei; Arad, Baia Mare, Oradea, Satu Mare, Deva și București, împărțiți în două clase. La clasa „A” șapte piloți mai avansați, pe planor IS-29D2 și la clasa „B” patru instructori având la bord pentru inițiere și control șase boboci pe planoare IS-28B2.

La ambele clase s-au efectuat trei probe.

Clasa A – probe și clasament:

I – 19 august – viteză țel fix dus-întors 124 km – Oradea – Chișineu Criș – Oradea

1. L. Sofronie	37,89 km/h
2. L. Ferencz	35,09 km/h
3. F. Mureșan	93 km
4. M. Ghib	75 km
5. R. Bartus	62 km
6. I. Achim	57 km
7. S. Olinovici	ratat proba

II – 20 august – viteză pe triunghi 155 km – Oradea – Chișineu Criș – Ineu – Oradea.

1. L. Ferencz	50 km/h
2. M. Ghib	48,19 km/h
3. R. Bartuș	47,69 km/h
4. L. Sofronie	41,15 km/h
5. F. Mureșan	149 km
6. S. Olinovici	113 km
7. I. Achim	62 km

III – 28 august – viteză pe triunghi de 132 km – Oradea – Tinca – Chișineu Criș – Oradea.

1. M. Ghib	33,14 km/h
2. L. Ferencz	29,12 km/h
3. L. Sofronie	28,39 km/h
4. I. Achim	109 km
5. R. Bartus	110 km
6. F. Mureșan	35 km
7. S. Olinovici	ratat proba

Clasament final:

1. Laszlo Ferencz	Oradea	2224
2. Mircea Ghib	Oradea	2084
3. Loredana Sofronie	București	2012
4. Rudolf Bartus	Baia Mare	1620
5. Florin Mureșan	Oradea	996
6. Ioan Achim	Satu Mare	932
7. Sebastian Olinovici	Arad	451

Clasa B – probe și clasament**I – 19 august** – viteză pe triunghi de 165 km – Oradea – Chișineu Criș – Pâncota – Oradea.

1. Simion Câmpcean și Simona Câmpcean	151 km
2. Radu Demian și B. Eerbe	149 km
3. Zoltan Tamaș și Vanda Marandiuc	121 km
4. Mircea Vartolomei și Mircea Săsăran	102 km

II – 20 august – viteză pe triunghi de 189 km – Oradea – Astileu – Chișineu Criș – Oradea.

1. Radu Demian și Zsizsnovsky Ferencz	50,85 km/h
2. Simion Câmpcean și L. Szekernes	50,18 km/h
3. Mircea Vartolomei și Mircea Săsăran	172 km distanță
4. Zoltan Tamaș și Vanda Marandiuc	169 km distanță

III – 28 august – viteză pe triunghi de 164 km – Oradea – Tinca – Santana – Oradea.

1. Simion Câmpcean și Laurențiu Badea	46,86 km/h
2. Zoltan Tamaș și Vanda Marandiuc	46,20 km/h
3. Mircea Vartolomei și Mircea Săsăran	44,52 km/h
4. Radu Demian și Ferencz Sziznovsky	37,85 km/h

Clasament final:

1. Simion Câmpcean	Deva	2492
2. Radu Demian	Oradea	2083
3. Zoltan Tamaș	Arad	1923
4. M. Vartolomei	Baia Mare	1798

S-au realizat 3785 km distanță.

✓ Concurs de selecție acrobație la Tg. Mureș

Din acest an se ține și un concurs de selecție la care iau parte în afara piloților profesioniști instructori și piloți sportivi din țară. Între 6 și 11 septembrie Tg. Mureș găzduiește această competiție care în primele cinci zile se ocupă de inițiere și antrenamentul participanților care la 11 septembrie execută oficial o singură probă „impus cunoscut” cu un program minimal care cuprinde: un tur de vrie, un looping, o ranversare, o răsturnare și un zbor în urcare la 45°.

Directorul concursului Marian Simion, antrenori Ștefan Togănel și Claudiu Pînzaru, arbitru șef Constantin Manolache.

Planoarele IS-28B2 sunt remorcate de avioane PZL-104 Wilga.

Clasamentul și punctajul singurei probe:

1. Vasile Pop	Baia Mare	628	6. Csaba Pakay	Cluj	481
2. Cristian Gircă	București	606	7. H. Antonescu	București	456
3. Dorina Gheorghiu	București	561	8. Iulian Franguloiu	București	436
4. Attila Goger	Cluj	560	9. Cristian Istrate	Tg. Mureș	359
5. Neculai Obada	Iași	524	10. Rudolf Bartus	Baia Mare	349

✓ Campionat național acrobație – Tg. Mureș

În continuarea concursului precedent are loc campionatul național între 12 și 19 septembrie cu aceeași componență în conducere. Cei șapte selecționați folosesc tot bilocul IS-28B2, în cele două probe:

I – 16 septembrie – proba „program impus cunoscut”

II – 17 septembrie – proba „program liber ales”

Figurile acrobatice cerute în probe cuprindeau: urcare la 45°, looping normal pe spate, ranversare, un tur și jumătate de vrie, răsturnare, tonou lent și opt orizontal din două răsuciri de 180°.

Proba I – impus cunoscut

1. Nicolae Preda	1078,8
2. Ștefan Togănel	1049,3
3. Vasile Pop	1036
4. Mugur Ionescu	1015,5
5. Claudiu Pînzaru	967,6
6. Eduard Benko	962
7. Gheorghe Stamate	842,3

Proba a II-a liber ales

1. Nicolae Preda	918,5
2. Ștefan Togănel	900,8
3. Vasile Pop	870,2
4. Eduard Benko	844,3
5. Mugur Ionescu	595,9
6. Gheorghe Stamate	588,2
7. Claudiu Pînzaru	320,7

Clasament general:

I. Nicolae Preda	Cluj	1997
II. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	1950
III. Vasile Pop	Baia Mare	1906
4. Eduard Benko	Arad	1806
5. Mugurel Ionescu	București	1611
6. Gh. Stamate	Deva	1430
7. Claudiu Pînzaru	Iași	1288

✓ **Balcianiada**

Prevăzută a avea loc la Iași între 1 și 18 august, nu a avut loc întrucât nu s-au prezentat decât delegații din Turcia veniți ca observatori. Țările invitate nu au justificat neparticiparea (singura Yugoslavia a avut motive întemeiate din cauza războiului intern din federația destrămată).

✓ **Clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi**

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționante			Total puncte
			I	II	III	
1	Fernanda Jurcă	București	719	664	623	2006
2	Darius Gazinschi	Cluj	644	719	623	1986
3	Mircea Ciobanu	Craiova	568	608	618	1794
4	Fredy Bîrsan	Craiova	618	631	383	1632
5	Florin Stăuceanu	Craiova	375	618	618	1611
6	Arpad Matta	Craiova	631	218	382	1231
7	Petru Iftode	Iași	476	334	315	1125
8	Mircea Crăciun	Sânpetru	437	293	264	994
9	Persic Pârvu	Craiova	618	182	182	982
10	Alexandru Bojan	Arad	217	379	379	975
11	Ghorghe Bălțatu	Iași	334	303	315	952
12	Mircea Ghib	Oradea	259	259	393	910
13	Alexandru Vazian	Craiova	618	256	-	874
14	Cristian Istrate	Mureș	350	236	200	786
15	Victor Schlesinger	Arad	379	379	-	758
16	Gigi Panțiru	Iași	259	232	222	749
17	Radu Rădinoiu	Craiova	256	161	230	647
18	Mircea Opriș	Craiova	646	-	-	646
19	Dan Noje	Oradea	623	-	-	623
20	Vasile Pop	Baia Mare	204	204	204	612
21	Julien Ocian	Baia Mare	200	200	200	600
22	Radu Demian	Oradea	393	170	-	563
23	Florian Covic	Pitești	182	186	186	554
24	Otilia Brezoi	Craiova	176	261	-	437
25	Zaharia Pop	Baia Mare	204	204	-	408
26	Rudolf Bartus	Baia Mare	204	204	-	408
27	Mircea Chesoi	Craiova	235	161	-	369
28	Zoltan Tamaș	Arad	379	-	-	379
29	Dan Drăgoi	Craiova	218	-	-	218
30	Nicu Șerban	Baia Mare	204	-	-	204
31	Vioel Peța	Baia Mare	204	-	-	204
32	Niculăe Bădică	Pitești	186	-	-	186
33	Constantin Petrescu	Pitești	186	-	-	186
34	Dumitru Trancu	Craiova	186	-	-	186
35	Alexandru Voicu	Craiova	186	-	-	186
36	Mihai Nae	Pitești	161	-	-	161
37	Loredana Sofronie	București	156	-	-	156

Probele au constat în viteză pe triunghi de la 100 la 322 km, dublu triunghi de 502 km, țel fix dus-întors de la 104 la 220 km și dublu dus-întors de 252 km.

Din acest an s-a hotărât ca primii trei clasați în acest clasament să intre automat în lotul pentru campionatul național.

1994✓ **Concurs internațional – Germania**

La Bückeburg între 19 mai și 10 iunie are loc campionatul Germaniei la clasa club la care participă 27 de concurenți din țara gazdă, 3 din Rusia, 2 din România și câte unul din Austria și Olanda (total 34 de participanți).

Delegația noastră este condusă de Marian Simion și Mugur Ionescu având ca piloți concurenți sportivii Darius Gazinschi din Cluj și George Tudor din Brașov care pilotează planoarele puse la dispoziție de organizatori – Astir-club primul și al doilea ASW-15B.

Condițiile meteorologice foarte slabe au permis între 28 mai și 9 iunie, startul în cinci probe din care numai trei au fost declarate valabile.

I – 28 mai – viteză pe traseu poligonal de 167,6 km; la care au luat parte 31 de concurenți, proba fiind executată ca distanță pe cap compas (trei concurenți au renunțat). Locul I – Gh. Tudor 129,8 km – 314 puncte, locul 24 D. Gazinschi 50,7 km.

II – 30 mai – viteză pe traseu poligonal de 367,6 km; 33 de participanți. Locul I – 67,4 km/h, locul 20 D. Gazinschi 312,2 km, locul 27 Gh. Tudor 132 km.

III – 1 iunie – viteză pe traseu poligonal de 172,4 km; 33 participanți, probă realizată integral de 10 concurenți. Locul I – 53,5 km/h, locul 11 D. Gazinschi 172,2 km, locul 30 Gh. Tudor 47 km.

În clasamentul final locul I acumulează 1706,4 puncte, locul 15 – D. Gazinschi cu 1243 puncte, locul 26 – Gh. Tudor cu 702 puncte, ultimul loc 34 a totalizat 240,5 puncte.

✓ Suceava – concurs de casă „Cocorul de Argint”

Între 22-23 iulie, aeroclubul Sucevean pentru a menține antrenamentul și pentru a dezvolta spiritului de competiție a tinerilor piloți sportivi formați în ultimii doi ani, organizează un concurs de aterizare la punct fix din trei încercări adiționale la puncte la care participă nouă selecționați, utilizând în simplă comandă planorul biloc IS-28B2. Inițiatorul și conducătorul acestei acțiuni, instructorul Ioan Gheorghiu, având ca arbitru șef pe pilotul de performanță Anghel Diaconescu (comandant adjunct al aeroportului Salcea-TAROM).

Acest experiment a avut darul de a stimula pe tinerii participanți și a le da ocazia unei confruntări de concurs care a fost sponsorizată de firma Coca-Cola. Aceasta a împărțit generoase premii în bani, primilor trei clasafi. I Bogdan Pentilescu, II Liviu Abiculesei, III Călin Teodor Săhlean.

✓ Campionat național cu invitați străini

Iașul găzduiește din nou campionatul național între 21 iulie și 7 august, dotat cu cupa memorială „Sergiu Sidon” în amintirea talentatului pilot de performanță, decedat prematur în 1988.

Directorul competiției Ștefan Togănel, antrenor Claudiu Pînzaru, comisar sportiv și arbitru șef Gh. Georgescu.

Condițiile meteo excelente, permit celor 20 de participanți să efectueze un umăr record de probe la noi – zece – care au însumat 46,199 km parcurși. S-a zburat numai pe planoare IS-29D2.

I – 24 iulie – viteză pe triunghi de 220 km – Iași – Ruginoasa – Drîngeni – Iași; au realizat proba integral 16 concurenți, doi au fost taxați pe cap compas (între 99 și 104 km), doi s-au retras. I – R. Rădinoiu 85,46 km/h, II – Fernanda Jurcă 85,05 km/h, III – D. Gazinschi 84,81 km/h.

II – 25 iulie – viteză pe triunghi de 322 km – Iași – Tg. Neamț – Havrina – Iași; probă efectuată de 19 concurenți și unul taxat cu distanța pe cap compas de 203 km. Locul I – Gh. Tudor 91,02 km/h, II – Fernanda Jurcă 90,59 km/h, III – D. Gazinschi 90,09 km/h.

III – 26 iulie – viteză țel fix dus-întors de 212 km – Iași – Săveni – Iași; probă realizată de 9 concurenți, 9 taxați pe distanță între 161 și 203 km, doi au renunțat. I – Fernanda Jurcă 70,15 km/h, II – D. Gazinschi 69,74 km/h, III – A. Burak – Turcia 69,26 km/h.

IV – 27 iulie – viteză pe traseu poligonal de 290 km – Iași – Ruginoasa – Trușești – Tg. Frumos – Hlipiceni – Iași; probă realizată de 17 concurenți, doi taxați pe cap compas cu 187 km, unul retras. I – Gh. Bălțatu 83,39 km/h, II – D. Gazinschi 82,43 km/h, III – Fernanda Jurcă 82,18 km/h.

V – 30 iulie – viteză țel fix dus-întors de 212 km – Iași – Săveni – Iași; probă realizată de 17 concurenți, doi taxați pe distanță între 71 și 147 km, unul renunțat. Locul I – Fernanda Jurcă 72,98 km/h, II – D. Gazinschi 72,93 km/h, III – P. Iftode 70,48 km/h.

VI – 31 iulie – viteză pe triunghi de 285 km – Iași – Salcea – Havrina – Iași; probă efectuată de 16 concurenți, 4 taxați pe distanță cap compas între 90 și 228 km. Locul I – D. Gazinschi 74,59 km/h, II – Fernanda Jurcă 74,14 km/h, III – Florin Stăuceanu 73,39 km/h.

VII – 1 august – viteză pe patruleter de 404 km – Iași – Havrina – Ruginoasa – Săveni – Iași; probă realizată integral de 17 concurenți, 3 taxați pe cap compas între 345 km și 382 km. Locul I – Gh. Tudor 85,95 km/h, II – Florin Stăuceanu 77,27 km/h, III – Petre Iftode 76,42 km/h.

VIII – 2 august – viteză pe triunghi de 322 km – Iași – Tg. Neamț – Havrina – Iași; probă realizată de toți cei 20 de concurenți. I – R. Rădinoiu 85,18 km/h, II – Florin Stăuceanu 84,84 km/h, III – Gh. Tudor 83,09 km/h.

IX – 3 august – viteză patruleter de 182 km – Iași – Hodora – N. Bălcescu – Iași; probă realizată de 14 concurenți, 6 taxați pe cap compas între 23 și 167 km. Locul I – D. Gazinschi 76,61 km/h, II – Dan Noje 76,60 km/h, III – Fernanda Jurcă 76,46 km/h.

După această probă cei trei invitați din Turcia, oboșiți de ritmul competiției și de înrăutățirea vremii, s-au retras din concurs, clasamentul internațional fiind următorul:

I. Darius Gazinschi	Cluj	8027	6. Radu Rădinoiu	Craiova	7085
II. Fernanda Jurcă	București	8013	7. Mihai Bâdea	București	6851
III. Dan Noje	Oradea	7250	8. Gh. Bălțatu	Iași	6290
4. Gh. Tudor	Brașov	7243	9. Cristian Istrate	Tg. Mureș	6183
5. Florin Stăuceanu	Craiova	7181	10. Altinitaş Burak	Turcia	5966

11. Petru Iftode	Iași	5901	16. Gigi Panțiru	Iași	4443
12. Ioan Cucu	București	5109	17. A. Mehmet	Turcia	4359
13. L. Sofronie	București	4976	18. Mircea Crăciun	Deva	4330
14. Dorina Gheorghiu	București	4952	19. Ioan Matei	Iași	4088
15. Gokdemir Tarik	Turcia	4594	20. Mihai Nae	Pitești	2262

X - 4 august în condiții meteo slabe s-a dat ultima probă numai cu concurenții români.

Viteză pe patruleter de 161 km – Iași – Reditu – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași; probă nerealizată integral, taxată ca distanță pe cap compas între 51 și 126 km. Locul I – D. Gazinschi și Fernanda Jurcă cu 126 km, II – Cr. Istrate cu 112 km, III – Dorina Gheorghiu 103 km.

Clasament național după zece probe:

I. Darius Gazinschi	Cluj	10. Petru Iftode	Iași
II. Fernanda Jurcă	București	11. Ioan Cucu	București
III. George Tudor	Brașov	12. D. Gheorghiu	București
4. Dan Noje	Oradea	13. L. Sofronie	București
5. Florin Stăuceanu	Craiova	14. Gigi Panțiru	Iași
6. Radu Rădinoiu	Craiova	15. Mircea Crăciun	Deva
7. Mihai Bâdea	București	16. Ioan Matei	Iași
8. Gh. Bălțatu	Iași	17. Mihai Nae	Pitești
9. Cristian Istrate	Tg. Mureș		

✓ Craiova – cupa „Ion Romanescu”

Aeroclubul olteniei organizează la Balta-Verde un concurs pentru cupa „Ion Romanescu” la care participă șapte aerocluburi din țară între 10 și 22 august. Cei 14 concurenți zboară pe IS-29D2 (12) și doi pe IS-28B2. Condițiile meteo medii su permis realizarea a trei probe însumând în total 6232 km parcursi.

Directorul și animatorul competiției Titel Stârcu, ajutat în special de Florin Stăuceanu, instructor al aeroclubului organizator, care a renunțat la participare în favoarea tinerelor speranțe locale.

Probe și realizarea lor:

I – 16 august – viteză pe triunghi de 193 km – Balta-Verde – Negreni – Radomirești – Balta Verde; probă taxată ca distanță pe traseu între 52 și 130 km. Locul I – L. Ferencz 130 km, II – M. Crăciun 128 km, III – S. Trelea 127 km.

II – 18 august – viteză țel fix dus-întors de 230 km – Balta-Verde – Vîrtoapele – Balta-Verde; probă realizată integral de 7 concurenți, 5 taxați pe cap compas, 2 au renunțat la probă. Locul I – Cătălin Porumbu 69,5 km/h, II – M. Crăciun 64,9 km/h, III – Gh. Tudor 64,5 km/h.

III – 21 august – viteză pe triunghi repetat (2x107 km) – Balta-Verde – Bîrca – Balta-Verde; probă efectuată de 9 concurenți, 4 taxați pe distanță pe traseu între 101 și 163 km, unul a renunțat. I – Cătălin Porumbu 74,5 km/h, II – M. Crăciun 69 km/h, III – S. Trelea 63,6 km/h.

Clasament final:

I. Mircea Crăciun	Brașov	1884	8. Ioan Cucu	București	1305
II. Cătălin Porumbu	Deva	1820	9. Micloș Colesian	Cluj	1248
III. Sorin Trelea	Suceava	1765	10. Fredy Bîrsan	Craiova	1166
4. George Tudor	Brașov	1667	11. Cristian Iacob	Iași	914
5. Radu Rădinoiu	Craiova	1630	12. L. Sofronie	București	590
6. Laszlo Ferencz	Oradea	1397	13. Victor Vazian	Craiova	366
7. Mircea Crăciun	Deva	1335	14. Simona Cîmpean	Deva	238

Competiția a fost o realizare meritorie a aeroclubului oltean și a contribuit la dezvoltarea competitivă a tinerilor participanți.

✓ Campionatul național de acrobație

Desfășurat la Cluj între 6 și 12 octombrie campionatul de acrobație a reunit 8 competitori din 5 aerocluburi și a beneficiat numai de două probe ținute în aceeași zi de 11 octombrie, pe planor IS-28B2. Directorul întrecerii este Marian Simion, iar arbitru șef Constantin Manolache.

Proba I figuri obligatorii:

1. Alexandru Miron	Cluj	830,125
2. Ștefan Togănel	Deva	798,000
3. Gh. Stamate	Deva	793,000
4. Vasile Pop	Baia Mare	770,250
5. Simion Cîmpean	Deva	751,250
6. Virgil Lupeș	Oradea	677,375
7. Viorel Popa	Oradea	659,625
8. Claudiu Pînzaru	Iași	433,750

Proba a II-a liber ales:

1. Simion Cîmpean	Deva	612,375
2. Alexandru Miron	Cluj	599,125
3. Ștefan Togănel	Deva	590,250
4. Claudiu Pînzaru	Iași	570,875
5. Viorel Popa	Oradea	528,250
6. Gh. Stamate	Deva	463,250
7. Virgil Lupeș	Oradea	403,250
8. Vasile Pop	Baia Mare	403,250

Clasamentul final:

I. Alexandru Miron	Cluj	1429,250
II. Ștefan Tolgănel	Deva	1388,250
III. Simion Câmpcean	Deva	1363,625
4. Gh. Stamate	Deva	1255,250
5. Viorel Popa	Oradea	1181,875
6. Vasile Pop	Baia Mare	1173,500
7. Virgil Lupaș	Oradea	1081,250
8. Claudiu Pînzaru	Iași	1004,625

✓ Clasamentul concursului pentru zbor de distanță descentralizat în aerocluburi

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționale			Total puncte
			I	II	III	
1	Simona Câmpcean	Deva	414	414	657	1485
2	Dorina Gheorghiu	București	441	618	414	1473
3	Ioan Cucu	București	363	450	551	1364
4	Petru Iftode	Iași	417	371	505	1293
5	Cătălin Porumbu	Deva	291	268	392	951
6	Florin Stăuceanu	Craiova	631	156	164	951
7	Cristian Istrate	Mureș	200	441	200	841
8	Radu Rădinoiu	Craiova	233	414	162	809
9	Gheorghe Bălțatu	Iași	141	267	355	763
10	Simion Câmpcean	Deva	242	309	196	747
11	Mircea Ghib	Oradea	329	329	-	658
12	Andi Popescu	Iași	387	371	-	658
13	Alexandru Bojan	Arad	321	321	-	642
14	Vasile Pop	Baia Mare	204	204	204	612
15	Loredana Sofronie	București	306	293	-	599
16	Cristian Iacob	Iași	237	351	-	588
17	Mihai Nae	Pitești	364	182	-	546
18	Mircea Crăciun	Deva	413	-	-	413
19	Florian Covic	Pitești	166	-	-	166
20	Laszlo Ferencz	Oradea	166	-	-	166

1995**✓ Participare la campionatul Turciei**

În cadrul colaborării strânse din ultimii ani cu Aeroclubul Central al Turciei și în acest an o delegație din România condusă de Ștefan Togănel se deplasează la Inönü unde între 7 și 9 iunie are loc campionatul național. După executarea a patru probe concurenții noștri care au pilotat plane IS-29D2 au ocupat locul I Fernanda Jurcă și locul patru Dan Noje din zece participanți.

✓ Campionatul balcanic organizat în Turcia

Desfășurat între 4 și 16 iulie tot la Inönü în podișul Anatoliei, Turcia găzduiește o modestă „Balcaniadă” la care participă în afara țării organizatoare cu patru piloți și câte doi concurenți din Bulgaria și România, la clasa standard. Directorul competiției Ștefan Togănel, desemnat de către gazde, ca organizator cu experiență. Antrenorul echipei noastre Florian Covic, piloți concurneți Fernanda Jurcă și Dan Noje. Condițiile meteo destul de modeste au permis efectuarea a patru probe.

I – 5 iulie – viteză pe triunghi de 190 km (locul I – Fernanda Jurcă și locul 2 Dan Noje).

II – 6 iulie – viteză țel fix dus-întors de 240 km (locul I – Fernanda Jurcă și locul 2 Dan Noje).

III – 7 iulie – viteză țel fix dus-întors de 352 km (locul 2 Fernanda Jurcă și 3 Dan Noje).

IV – 15 iulie – viteză țel fix dus-întors de 120 km (locul 4 Fernanda Jurcă și locul 8 Dan Noje).

Clasamentul final:

I. Fernanda Jurcă	România	Jantar	5. Metin Obsey	Turcia	Discus
II. Niculae Spasov	Bulgaria	LS-4	6. Burac Altintaș	Turcia	Discus
III. Petro Varadinov	Bulgaria	LS-4	7. Mehmet A.	Turcia	Jantar
4. Dan Noje	România	Jantar	8. Tarik Gükdemir	Turcia	Jantar

✓ Campionatul național cu invitați străini

Desfășurat la Iași între 15 și 30 august la acest campionat au participat și doi invitați din Turcia. În total 16 concurenți la clasa standard cu plane IS-29D2. Directorul competiției Ștefan Togănel, arbitru șef Gh. Geogescu, condițiile meteo medii au permis efectuarea a șase probe care au însumat 21317 km.

I – 19 august – viteză triunghi de 220 km – Iași – Ruginoasa – Drîngeni – Iași; probă efectuată de toți concurenții cu viteze cuprinse între 50 și 88 km/h. Locul I Mariana Vlădescu 88,91 km/h, II – Fernanda Jurcă 78,58 km/h, III – C. Istrate 78,40 km/h.

II – 20 august – viteză pe patruleter de 304 km – Iași – Ruginoasa – Havrina – Dorohoi – Iași; probă realizată de 15 participanți cu viteze între 62 și 92 km/h. Locul I – Fernanda Jurcă 92,35 km/h, II – Dan Noje 92,33 km/h, III – Mariana Vlădescu 88,63 km/h.

III – 21 august – viteză țel fix dus-întors 212 km – Iași – Săveni – Iași; probă realizată de toți concurenții cu o viteză medie foarte bună între 79 și 101 km/h. Locul I – R. Rădinoiu 101,55 km/h, II – Dan Noje 94,07 km/h, III – M. Bâdea 93,86 km/h.

IV – 22 august – viteză pe patruleter de 303 km – Iași – Săveni – Hodora – Trușești – Iași; probă realizată de 10 concurenți cu viteze medii între 59 și 79 km/h, cinci taxați cu distanță pe cap compas între 31 și 285 km. Locul I – Fernanda Jurcă 79,51 km/h, II – Dan Noje 79,26 km/h, III – I. Cucu 70,47 km/h.

V – 23 august – viteză pe triunghi de 195 km – Iași – N. Bălcescu – Drângeni – Iași; probă realizată de 12 concurenți cu viteze medii scăzute între 49 și 58 km/h, patru taxați cu distanță pe cap compas între 27 și 177 km. Locul I – A. Bojan 58,58 km/h, II – Fernanda Jurcă 57,28 km/h, III – Metin Ozbey – Turcia 57,27 km/h.

VI – 25 august – viteză pe patruleter de 177 km – Iași – Hlipiceni – Tg. Frumos – Vlădeni – Iași; probă realizată de 9 concurenți cu viteze mici între 50 și 55 km/h, restul de șapte participanți obținând distanțe între 143 și 172 km. Locul I – P. Iftode 55,86 km/h, II – Cl. Pânzaru 55,66 km/h, III – Metin Ozbey – Turcia 55,55 km/h.

Clasament general:

I. Fernanda Jurcă	București	4478	9. Ioan Cucu	București	3422
II. Dan Noje	Oradea	4454	10. M. Vlădescu	Arad	3419
III. Claudiu Pânzaru	Iași	4100	11. Alexandru Bojan	Arad	3275
4. Elena Coțovanu	Iași	3803	12. Metin Ozbey	Turcia	3155
5. Radu Rădinoiu	Craiova	3740	13. Ioan Matei	Iași	3043
6. Mihai Bâdea	București	3720	14. Nicolae Obadă	Iași	2651
7. Cristian Istrate	Mureș	3699	15. L. Sofronie	București	2523
8. Petru Iftode	Iași	3466	16. Yusuf Cetin	Turcia	1438

✓ Campionatul național de acrobație – Craiova

La Balta-Verde, între 12 și 23 septembrie are loc campionatul național de acrobație dotat cu cupa „Ion Romanescu”. Director campiona Marian Simion, arbitru șef Constantin Manolache. Se întrec 11 concurenți din 7 aerocluburi, în cele trei probe clasice, cu planorul biloc metalic IS-28B2.

Proba I impus cunoscut

1. Benko Eduard	1025,15
2. Simion Câmpcean	1018,54
3. Ștefan Togănel	942,96
4. Gh. Stamate	866,47
5. Vasile Pop	856,31
6. Virgil Lupaș	809,81
7. Aurelian Ilie	673,98
8. Cl. Pânzaru	552,98
9. Mariana Vlădescu	543,82
10. Alex. Miron	539,15
11. Neculai Preda	527,99

Proba a II-a program liber

1. Alex. Miron	1490,97
2. Simion Câmpcean	1421,97
3. Gh. Stamate	1381,64
4. Ștefan Togănel	1347,63
5. Cl. Pânzaru	1267,13
6. Virgil Lupaș	1182,28
7. Nic. Preda	1154,48
8. Ed. Benko	1131,97
9. Vasile Pop	1111,46
10. M. Vlădescu	627,82
11. Aurelian Ilie	379,99

Proba a III-a impus necunoscut

1. Claudiu Pânzaru	716,13	7. Silviu Lupaș	606,65
2. Neculai Preda	701,36	8. Ed. Benko	597,13
3. Ștefan Togănel	697,80	9. Simion Câmpcean	516,81
4. Gh. Stamate	688,81	10. M. Vlădescu	495,14
5. Alex. Miron	680,14	11. Aurelian Ilie	476,64
6. Vasile Pop	649,47		

Clasament general:

1. Ștefan Togănel	Deva	2988,39	7. Virgil Lupaș	Oradea	2598,74
2. Simion Câmpcean	Deva	2957,32	8. Claudiu Pânzaru	Iași	2536,24
3. Gh. Stamate	Deva	2936,92	9. Neculai Preda	Cluj	2383,93
4. Ed. Benko	Arad	2754,25	10. Mariana Vlădescu	Arad	1666,78
5. Alex. Miron	Cluj	2710,26	11. Aurelian Ilie	Pitești	1530,61
6. Vasile Pop	Baia Mare	2619,24			

✓ **Clasamentul concursului pentru zbor de distanță descentralizat în aerocluburi**

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționale			Total puncte
			I	II	III	
1	Petru Iftode	Iași	762	441	762	1708
2	Ioan Matei	Iași	406	505	644	1555
3	Dan Noje	Oradea	528	743	-	1271
4	Neculai Obadă	Iași	339	368	441	1148
5	Radu Rădinoiu	Craiova	321	268	-	587
6	Cristian Istrate	Mureș	441	-	-	441
7	Florin Stăuceanu	Craiova	321	-	-	321

1996✓ **Campionat național la Iași**

Între 16 și 28 iulie are loc al XXXVII-lea campionat național la care participă 16 concurenți din aerocluburile județene. Se folosește „bătrânul” IS-29D2 și șase avioane remorchere. Directorul concursului Ștefan Togănel, antrenor Florian Covic, arbitru șef și comisar sportiv Gh. Georgescu, asistența medicală comandor dr. Vasile Marin. În cele cinci probe relaizate s-au parcurs 11547 km în zboruri de distanță, în condiții meteo dificile.

I – 18 iulie – viteză pe triunghi de 220 km – Iași – Ruginoasa – Drângenii – Iași; probă realizată de 11 participanți, 4 taxați pe cap compas între 26 și 220 km, unul retras. Locul I – Fernanda Jurcă 63,53 km/h, II – M. Crăciun 62,80 km/h, III – S. Trelea 64,87 km/h.

II – 21 iulie – viteză pe triunghi de 160 km – Iași – Ruginoasa – Răușcani – Iași; probă efectuată tot de 11 participanți, cinci taxați pe cap compas între 25 și 86 km. I – Dan Noje 65,41 km/h, II – R. Rădinoiu 61,51 km/h, III – Fernanda Jurcă 60,66 km/h.

III – 22 iulie – viteză pe triunghi de 183 km – Iași – Hodora – Trușești – Iași; probă reușită de 12 concurenți, trei taxați pe cap compas și unul a renunțat. I – P. Iftode 69,79 km/h, II – M. Crăciun 69,32 km/h, III – Fl. Stăuceanu 66,57 km/h.

IV – 23 iulie – viteză pe patrulater de 303 km – Iași – Săveni – Hodora – Trușești – Iași; probă nerealizată integral și taxată cu distanță pe cap compas între 22 și 189 km. Locul I – R. Rădinoiu 189 km, II – Cl. Pânzaru, M. Crăciun, I. Cucu și Simona Câmpean 174 km, III – Gh. Bălțatu 153 km.

V – 24 iulie – viteză pe țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași; probă realizată de 13 participanți (unul penalizat și taxat pe cap compas) doi retrași din probă. Locul I – Dan Noje 78,73 km/h, II – S. Trelea 74,06 km/h, III – P. Iftode 73,56 km/h.

Clasament final:

I. Fernanda Jurcă	București	2995	9. Florin Stăuceanu	Craiova	2261
II. Mircea Crăciun	Brașov	2924	10. Simion Câmpean	Deva	2056
III. Radu Rădinoiu	Craiova	2790	11. Sorin Trelea	Suceava	1990
4. Petru Iftode	Iași	2523	12. Claudiu Pânzaru	Iași	1972
5. Ion Cucu	București	2472	13. Gh. Bălțatu	Iași	1285
6. Mihai Bâdea	București	2467	14. Ioan Matei	Iași	1285
7. Cristian Istrate	Mureș	2369	15. Laszlo Ferencz	Oradea	1102
8. Dan Noje	Oradea	2333	16. L. Sofronie	București	903

✓ **Campionatul internațional al Germaniei**

Desfășurat la Bückeburg între 12 și 27 august, campionatul a reunit la clasa club și liber 54 de concurenți din 10 țări (Anglia, Austria, Germania, Grecia, Letonia, Lituania, Luxemburg, România, Rusia și Slovenia).

S-au realizat 7 probe la clasa club cu 34 de participanți, iar la liber 20. Condițiile meteo au fost sub-mediocre, nici o probă nefiind finalizată, toate încadrându-se în taxarea distanței pe cap compas. Echipa țării noastre, formată din Dan Noje și Petru Iftode, a zburat la clasa club cu planoare puse la dispoziție de gazde, primul pe Cirrus-standard și al doilea pe G-102 club.

Noutatea campionatului a constat în lansarea în probă a planoarelor la automotor dotat cu patru tamburi (înălțimea maximă câștigată prin acest procedeu atingând până la 700 m).

Probe:

I – 17 august – viteză pe triunghi de 119,5 km; probă taxată ca distanță pe cap compas între 7 și 117 km. Locul 10 Dan Noje 107 km și locul 15 Petre Iftode 101 km.

II – 18 august – viteză pe triunghi de 221 km; probă executată de 29 de concurenți pe cap compas între 93 și 215 km. Cinci concurenți au ratat proba. Locul 14 Dan Noje 186 km, locul 27 Petre Iftode.

III – 19 august – viteză țel fix dus-întors 174,5 km; probă realizată de 30 de concurenți ca distanță pe cap compas între 24 și 170 km (patru au ratat). Locul 12 Dan Noje 147 km și locul 18 Petre Iftode 154 km (cu penalizare).

IV – 20 august – viteză pe triunghi de 179 km; probă taxată pe cap compas pentru 27 participanți între 35 și 179 km (șapte au ratat proba). Locul 13 Dan Noje 109 km, locul 19 Petre Iftode 57 km.

V – 21 august – viteză pe patrulater de 169,4 km; probă realizată pe cap compas la 24 concurenți, între 4 și 145 km (nouă au ratat). Locul 6 Dan Noje 145 km și locul 20 Petre Iftode 126 km.

VI – 24 august – viteză pe patrulater de 243,6 km; probă taxată pe cap compas la 29 de concurenți între 16 și 216 km (cinci au ratat proba). Locul 17 Dan Noje 136 km, locul 20 Petre Iftode 111 km.

VII – 26 august – viteză pe patrulater de 157,7 km; probă realizată de 20 de concurenți, 7 au fost taxați ca distanță pe cap compas între 55 și 157 km (7 au ratat plecarea). Locul 13 Dan Noje 58,93 km/h și locul 19 Petre Iftode 50,79 km/h. Locul I Mathias Sturn (Germania) a realizat 81,91 km/h viteză medie.

Reprezentanții noștri au ocupat în final locul 11 – Dan Noje și 21 Petre Iftode din 34 de concurenți. Se poate considera o participare onorabilă, având în vedere condițiile meteo.

De notat că delegația noastră a fost sprijinită logistic și financiar de ing. Mircea Finescu, prezent la competiție pe cont propriu.

✓ **Cupa „Ion Romanescu” – Craiova**

Pe aerodromul Balta-Verde a Aeroclubului Oltenia, s-a desfășurat între 7 și 18 august a trei a ediție a cupei „Ion Romanescu”. Directorul concursului instructorul Ion Gheorghiu – Suceava. Arbitrii Titel Stârcu, Ion Porumb și Vasile Tudor. Participă opt piloți din șase aerocluburi din țară pe planoare IS-29D2. Două avioane PZL-104 Wilga asigură remorcarea planoarelor.

Din cauza condițiilor meteo nefavorabile nu s-au putut desfășura decât două probe de distanță. Viteză pe țel fix dus-întors de 144 km – Craiova – Vârtop – Craiova și viteză pe triunghi de 150 km – Craiova – Găneasa – Vârtop – Craiova, la care s-a mai adăugat și un concurs de precizia aterizării, câștigat de Micloș Colesian.

Clasament general:

I. Ion Cucu	București	1416	5. Florin Stăuceanu	Craiova	892
II. Radu Rădinoiu	Craiova	1360	6. Micloș Colesian	Cluj	886
III. Laszlo Ferencz	Oradea	1050	7. Dorina Gheorghiu	București	850
4. Mihai Lucian Stan	Satu Mare	1046	8. Mircea Săsăran	Baia Mare	392

✓ **Campionatul național de acrobație cu planorul**

Ediția a 7-a Deva – 25-28 septembrie 1996

Director concurs: Marian Simion

Arbitru șef: Constantin Manolache

27.09-Clasamentul probei I impus cunoscut

1. Vasile Pop	Baia Mare	906,13
2. Simion Câmpean	Deva	827,81
3. Eduard Benko	Arad	812,81
4. Mihai Albu	Brașov	745,31
5. Ștefan Togănel	Deva	662,48
6. Gh. Stamate	Deva	493,15

28.09-Clasament proba III liber ales

1. Mihai Albu	Brașov	1653,32
2. Simion Câmpean	Deva	1623,96
3. Gh. Stamate	Deva	1337,30
4. Eduard Benko	Arad	1284,49
5. Ștefan Togănel	Deva	1258,80
6. Vasile Pop	Baia Mare	1098,47

27.09-Clasament proba II impus necunoscut

1. Simion Câmpean	Deva	927,29
2. Mihai Albu	Brașov	829,81
3. Vasile Pop	Baia Mare	808,64
4. Eduard Benko	Arad	793,31
5. Ștefan Togănel	Deva	791,48
6. Gh. Stamate	Deva	606,15

Clasament general

I. Simion Câmpean	Deva	3379,06
II. Mihai Albu	Brașov	3228,44
III. Eduard Benko	Arad	2890,61
4. Vasile Pop	Baia Mare	2813,24
5. Ștefan Togănel	Deva	2712,76
6. Gh. Stamate	Deva	2436,60

✓ **Clasamentul concursului pentru zbor de distanță descentralizat în aerocluburi**

Locul	Participant	Aeroclub	Puncte zboruri selecționale			Total puncte
			I	II	III	
1	Câmpean Simion	Deva	295	368	441	1104
2	Cristian Istrate	Mureș	403	368	315	1086
3	Gheorghe Bălțatu	Iași	441	441	162	1044
4	Radu Rădinoiu	Craiova	441	368	222	1031
5	Dorina Gheorghiu	Craiova	441	368	161	970
6	Florin Stăuceanu	Craiova	441	368	-	809
7	Ion Cucu	București	170	263	368	801

1997

✓ **Participare la campionatul de planorism al Ucrainei**

Între 8 și 27 iunie, invitați pe bază de reciprocitate, o delegație din România condusă de Florin Covic participă la Buzovaia, la 40 km vest de Kiev, la campionatul național al Ucrainei. Se concurează la clasa standard cu 20 de piloți și liber cu 8 piloți. Concurenții noștri, Mihai Bâdea, Cristian Istrate și Radu Rădinoiu participă numai la clasa standard pe planoare Janatar standard 2 și 3, puse la dispoziție de organizatori.

Condițiile meteo neprilnice au permis efectuarea numai a două probe la standard și trei la liber, campionatul fiind declarat neterminat.

Probele au avut loc pe data de 20 iunie - viteză pe triunghi de 303 km pe traseul Buzovaia – Nazdrița – Toporițe – Buzovaia, nerealizată de nici un concurent și taxată pe cap compas, și a doua pe 25 iunie – viteză pe poligon de 167,5 km – Buzovaia – Radomenițe – Osovit – Miralski – Buzovaia (peste Cernobîl), probă executată în întregime. După două probe reprezentanții noștri s-au situat pe locurile 12-16. Informativ, la clasa liber s-au întrebunțat două planoare Jantar 2B și șase LAK-11.

✓ **Campionatul național al României**

La Iași între 14 și 31 iulie a avut loc campionatul național cu participarea a 23 de piloți din aerocluburi și un invitat străin din Ucraina. Directorul campionatului Ștefan Togănel, arbitru șef Florian Covic. Se concurează cu 19 planoare IS-29D2 și cinci bilocuri IS-28B2. Condițiile meteo nefavorabile rezumă competiția la doar trei probe valabile. Acestea au fost următoarele:

I – 24 iulie – viteză pe triunghi de 183 km – Iași – Hodora – Trușești – Iași; probă realizată de 13 concurenți, 9 taxați pe cap compas și doi nu au plecat în probă. Locul I – Radu Rădinoiu, II – Mircea Crăciun, III – Vladimir Venedictov (viteză realizată: I – 60,319 km/h, II – 58,116 km/h, III – 57,108 km/h).

II – 26 iunie – viteză țel fix dus-întors 182 km – Iași – Drângenii – Iași; probă realizată de patru concurenți, 17 taxați cu distanță pe cap compas, iar trei nu au plecat. Locul I – Radu Rădinoiu cu 65,445 km/h, II – Mariana Vlădescu cu 63,080 km/h, III – Mihai Bâdea 58,852 km/h.

III – 30 iunie – viteză pe triunghi de 155 km – Iași – Tg. Frumos – Iași; probă realizată de 14 concurenți, 9 taxați cu distanță pe cap compas, iar unul a ratat plecarea. Locul I – Radu Rădinoiu 56,352 km/h, II – Doru Vlădescu 55,728 km/h, III – Vladimir Venedictov (Ucraina) 55,051 km/h.

De menționat că în zilele de 20 și 22 probele date au fost oprite din cauza condițiilor meteo. S-au parcurs în total 9120 km.

Clasament general după trei probe:

1. Radu Rădinoiu	Craiova	1576	13. Câmpean S.	Deva	1071
2. Bâdea Mihai	București	1468	14. Gh. Bălțatu	Iași	1007
3. Venedictov Vladi.	Ucraina	1467	15. Micloș Colesian	Cluj	782
4. Mircea Crăciun	Brașov	1451	16. Mircea Săsăran	Baia Mare	777
5. Cristian Istrate	Mureș	1384	17. Laszlo Ferencz	Oradea	772
6. Petru Iftode	Iași	1344	18. Radu Demian	Oradea	769
7. Ion Cucu	București	1317	19. Ioan Matei	Iași	748
8. Doru Vlădescu	Arad	1308	20. Cristian Iacob	Iași	696
9. Dorina Gheorghiu	București	1294	21. Valentin Goț	Deva	684
10. M. Vlădescu	Arad	1283	22. Radu Cristea	București	428
11. Florin Stăucanu	București	1214	23. Lucian Stan	Deva	255
12. Claudiu Pînzaru	Iași	1153	24. George Streja	București	213

Notă: Pentru clasamentul național Mircea Crăciun ocupă locul 3, iar ceilalți concurenți trec și ei mai sus cu un loc.

✓ **Trofeul „Cocorul de Argint”**

Cea de-a treia ediție a trofeului instituit de Aeroclubul Suceava s-a desfășurat la Salcea în 18 august. Au participat șapte piloți sportivi formați în ultimii ani din care trei din 1997. Concursul a constat în adăugarea punctelor acumulate în cele trei probe de aterizare la punct fix, cu planorul IS-28B2 prin lansare la automotor. Juriul condus de Anghel Diaconescu a atribuit primele trei locuri următorilor concurenți: I – Cristian Morțun, II – Florin Curduban (brevetat în acest an) și III – Cosmin Isopescu.

✓ **Campionat interjudețean de acrobație cu planorul**

A doua ediție a campionatului inter aerocluburi județene de acrobație a fost găzduit de Aeroclubul Deva între 16 și 23 septembrie. Au participat în afara piloților profesioniști și piloți sportivi. S-a concurat la două probe: impuls necunoscut și cunoscut pe planorul biloc IS-28B2.

Clasament proba I – impuls cunoscut:

1. Stan Lucian	746,33	4. Cristea Radu	666,00
2. Cucu Ion	743,49	5. Pop Eduard	665,66
3. Miron Alexandru	717,67	6. Ocian Julien	612,01

7. Săsăran Mircea	592,00	10. Goț Valentin	456,34
8. Duma Ion	513,67	11. Cristea Liviu	368,01
9. Rusu Mihai	505,13	12. Vlădescu M.	0,00

Clasament proba II – impus necunoscut

1. Cristea Radu	630,83
2. Duma Ion	597,33
3. Cucu Ion	589,17
4. Miron Alexandru	582,00
5. Săsăran Mircea	559,84
6. Pop Eduard	549,50
7. Ocian Julien	546,83
8. Goț Valentin	525,66
9. Vlădescu Mariana	487,67
10. Stan Lucian	480,00
11. Cristea Liviu	397,50
12. Rusu Mihai	227,50

Clasament general:

1. Cucu Ion	București	1323,66
2. Miron Alexandru	Cluj	1299,67
3. Cristea Radu	București	1296,63
4. Stan Lucian	Deva	1296,63
5. Pop Eduard	Deva	1215,16
6. Ocian Julien	Baia Mare	1156,84
7. Săsăran Mircea	Baia Mare	1151,34
8. Duma Ion	Cluj	1111,00
9. Goț Valentin	Deva	982,00
10. Cristea Liviu	Deva	765,51
11. Rusu Mihai	Cluj	732,68
12. Vlădescu Mariana	Arad	487,67

Arbitrii acestei competiții au fost: arbitru șef Constantin Manolache, arbitrii: Georgeta Manolache, Gheorghe Georgescu, Dumitru Pleșa, Ion Porumbu și Gheorghe Marin.

✓ **Campionatul național de acrobație cu planorul**

În continuarea competiției prezentată anterior, între 24 și 29 septembrie s-a desfășurat campionatul național de acrobație cu palnorul la care au luat parte cinci concurenți, tot cu planorul IS-28B2. Au fost efectuate trei probe impus cunoscut, impus necunoscut și liber ales. Conducerea a fost încredințată, ca și la concursul precedent, lui Marian Simion ca director și Constantin Manolache arbitru șef. Arbitrajul a fost coplectat de Georgeta Manolache, Gheorghe Georgescu, Eduard Benko, Vasile Tudor, Dumitru Pleșa și Gheorghe Marin.

Clasament proba I – impus cunoscut

1. Câmpean Simion	932,33
2. Miron Alexandru	882,84
3. Stamate Gheorghiiță	731,16
4. Duma Ioan	622,00
5. Pop Vasile	53,33

Clasament proba II – impus necunoscut

1. Câmpean Simion	1088,16
2. Miron Alexandru	999,51
3. Pop Vasile	963,84
4. Duma Ioan	850,67
5. Stamate Gheorghiiță	782,49

Clasament proba III – liber ales

1. Stamate Gheorghiiță	1670,51
2. Pop Vasile	1527,64
3. Miron Alexandru	1438,63
4. Câmpean Simion	1343,88
5. Duma Ioan	1332,26

Clasament general

I. Câmpean Simion	Deva	3364,37
II. Miron Alexandru	Cluj	3320,98
III. Stamate Gheorghiiță	Deva	3234,16
4. Duma Ioan	Cluj	2804,93
5. Pop Vasile	Baia Mare	2544,31

✓ **Clasamentul concursului pentru zbor de distanță descentralizat în aerocluburi**

Locul	Participant	Aeroclub	Zboruri selecționale			Total puncte
			I	II	III	
1	Gheorghiu Dorina	Clinceni	390	429	429	1248
2	Istrate Cristian	Tg. Mureș	402	208	239	849
3	Streja George	Clinceni	193	191	429	813
4	Cristea Radu	Clinceni	490	156	162	808
5	Stan Lucian	Deva	170	325	208	703
6	Cucu Ion	Clinceni	650	-	-	650
7	Iacob Cristian	Iași	299	219	128	646
8	Matei Ioan	Iași	299	128	128	555
9	Câmpean Simona	Deva	390	-	-	390
10	Colesian Micloș	Cluj	254	-	-	254
11	Goț Valentin	Deva	216	-	-	216
12	Stăucanu Florin	Clinceni	191	-	-	191

1998

✓ **Cupa „Ion Romanescu” – Craiova**

Pe aerodromul Balta-Verde – Craiova a Aeroclubului Oltenia între 20 iunie și 6 iulie, a fost programat un concurs de zbor de distanță (de selecție pentru campionatul național, dotat cu cupa „Ion Romanescu”). Au participat zece piloți din șase aerocluburi din țară. Directorul concursului Ștefan Togănel, arbitru principal Titel Stârcu secondat de Radu Rădinoiu și Vasile Tudor.

Cu toate condițiile atmosferice favorabile, din cauza restricțiilor de zbor impuse de Comandamentul Aviației Militare, nu s-a putut executa decât o singură probă în ziua de 2 iulie, viteză pe triunghi de 107 km, pe ruta Craiova – Bârca – Vârtope – Craiova, probă realizată numai de trei piloți în ordinea mediei de viteză: Cristian Istrate – Tg. Mureș, Simona Câmpean – Deva și Mihai Bâdea – București. S-a zburat pe planoare IS-29D2.

Pentru a se justifica întrucâtva helitruierile și sponsorizarea, s-au executat trei probe de baraj, cu ateriazare la punct ix, fără folosirea frânelor aerodinamice, cu planorul biloc IS-28B2. Ordinea în clasamentul final pe primele trei locuri a fost următoarea:

I – Mihai Bâdea – București, II – Simona Câmpean – Deva, III – Codruț Dumitrescu – Pitești.

Participanții la concurs au fost următorii:

1. Miah Bâdea	București	6. Marian Trâncu	Craiova
2. Radu Cristea	București	7. Simona Câmpean	Deva
3. George Streja	București	8. Codruț Dumitrescu	Pitești
4. Mircea Crăciun	Brașov	9. Cristian Istrate	Tg. Mureș
5. Mircea Chesoi	Craiova	10. Florin Flueraș	Tg. Mureș

✓ **Campionatul național al Ucrainei**

Între 13 și 27 iulie s-a desfășurat la Sutițiki la 300 km sud-vest de Kiev, lângă Vilnița, campionatul Ucrainei. Delegația României a fost condusă de Ion Vancea – comandantul Aeroclubului Sânpetru-Brașov, antrenor Florian Covic, piloți concurenți Mihai Bâdea – București și Cristian Istrate – Tg. Mureș la clasa standard, pe planoare Jantar standard puse la dispoziție de organizatori.

La clasa liber au luat parte cinci concurenți cu planoare Jantar 2B, iar la standard 24 de concurenți (din care patru fete) cu planoare Jantar standard (4), Etuva (4) și LAK-11 (16).

Avioane pentru remoraj – 8 PZL-104 Wilga. Condițiile meteorologice puțin binevoitoare au permis efectuarea a patru probe valabile la clasa standard:

I – 19 iulie – viteză pe triunghi de 202 km – Sutițiki – Karpova – Tulcin – Sutițiki; probă realizată de un singur concurent, restul taxați pe cap compas.

I. Pavel Severilov – 202 km viteză medie 52,4 km/h

II. Dimitri Vorovic – 182 km

III. Vladimir Venedictov – 179,5 km

5. Cristian Istrate – 169 km

13. Mihai Bâdea – 72 km

II – 21 iulie – viteză pe triunghi de 165 km – Sutițiki – Kopai – Iurcova – Sutițiki; probă realizată de 18 concurenți din 24.

I. Serghei Dverdohlev – 86,82 km/h

II. Nicolai Kononenko – 82,86 km/h

III. Valentina Toporova – 81,31 km/h

11. Mihai Bâdea – 66,28 km/h

12. Cristian Istrate – 64,30 km/h

III – 22 iulie – viteză pe triunghi de 191 km – Sutițiki – Kopai – Tulcin – Sutițiki; probă realizată de 8 din 24 concurenți.

I. Alexei Malvienko – 67,90 km/h

II. Olga Ignatenko – 65,30 km/h

III. Franț Dobrovski – 64,96 km/h

5. Cristian Istrate – 62,71 km/h

17 Mihai Bâdea – 106 km distanță.

IV – 24 iulie – viteză pe patrulater 172 Km – Sutițiki – Severilovea – Spicov – Sargorod – Sutițiki; probă realizată de 13 din 24 concurenți.

I. Vladimir Venedictov – 88,21 km/h

II. Dimitri Borobic – 86,00 km/h

III. Pavel Krivoboc – 85,88 km/h

12. Miah Bâdea – 74,51 km/h

16. Cristian Istrate – 59 km distanță

Clasamentul general:

I. Dimitri Borobic	1992- Ucraina
II. Pavel Severilov	1933- Ucraina
III. Valentina Toporova	1910- Ucraina
4. Igor Bezborodni	1871- Ucraina
10. Cristian Istrate	1397- România
14. Mihai Bâdea	1172- România

Clasament feminin:

I. Valentina Toporovna	1910
II. Olga Ignatenko	1845
III. Ekaterina Kuciumei	1410

✓ Campionatul național – Iași

A patruzecoa ediție a campionatului național al României s-a desfășurat la Iași, între 1 și 14 august. Generoasa gazdă a acestor competiții a ajuns la cifra de 26 de organizări cu deranjul de rigoare.

Pentru prima oară competitorii au fost selecționați numai dintre piloții sportivi, accesul piloților instructori profesioniști nemai fiind permis, după 58 de ani de la primul concurs ținut în 1940.

Directorul campionatului este competentul Ștefan Togănel, fără antrenor. Arbitru șef Dumitru Popovici secondat de Florian Covic, Ion Gheorghiu și Constantin Atanasiu. Au participat 21 de concurenți și trei tinere speranțe în afara de concurs, toți pilotând venerabilul veteran IS-29D2 care, încă, face față după 22 ani de competiții. Remorcarea și depanarea planoarelor a fost asigurată de șase avioane PZL-104 Wilga pilotate de Alexandru Bojan, Ștefan Chirilă, Victor Dumitrescu, Dorel Hodea, Sorin Moldovan, Traian Ungureanu, Iftode Petre și Ștefan Togănel.

Condițiile meteo foarte potrivnice (o maximă staționară generalizată pe nord-estul țării) au permis efectuarea a cinci probe sărace și chinuite care au solicitat din plin piloții planoriști participanți. s-au totalizată în concurs 11598 km.

Pentru prima oară a fost întocmit în afara clasamentului general și un clasament de juniori pentru participanții sub vârsta de 25 ani.

Probele și clasificarea pe primele trei locuri:

I – 7 august – viteză țel fix dus-întors 164 km – Iași – Trușești – Iași; probă nefinalizată și taxată ca distanță pe cap compas. I – Laszlo Ferencz, Cristian Iorgov, Victor Schlesinger câte 155 km, II – Simona Câmpean, Mircea Crăciun, Dorina Gheorghiu, Marius Marcu câte 148 km, III – Micloș Colesian 131 km.

II – 9 august – viteză pe triunghi de 140 km – Iași – Vlădeni – Iași; probă realizată de numai 2 concurenți din 21 (restul taxați pe cap compas). I – Cristian Istrate cu 48,41 km/h, II – Cristian Iorgov cu 40,03 km/h, III – Mihai Bâdea, Florin Flueraș, Cristian Iacob, Victor Schlesinger și Sorin Trelea, fiecare câte 123 km distanță.

III – 11 august – viteză pe triunghi de 169 km – Iași – Ruginoasa – Hlipiceni – Iași; probă realizată integral de 12 participanți din 20. I – Mircea Crăciun 62,14 km/h, II – Laszlo Ferencz cu 60,30 km/h, III – Mihai Bâdea 58,87 km/h.

IV – 12 august – viteză țel fix dus-întors 182 km – Iași – Drângenii – Iași; probă realizată integral de 11 participanți din 20, 9 taxați pe cap compas. I – Mircea Crăciun 54,13 km/h, II – Simona Câmpean 53,72 km/h, III – Dorina Gheorghiu 48,63 km/h.

V – 13 august – viteză pe poligon de 128 km – Iași – N. Bălcescu – Vânători – Rediu – Iași; probă nefinalizată de cei 21 participanți și taxată pe cap compas. I – Mihai Bâdea, Mihai Iacob 128 km, II – Simona Câmpean, Laszlo Ferencz, Florian Flueraș 125 km, III – Radu Cristea, Radu Demian, Cristian Istrate, Adrian Sindile și Sorin Trelea 123 km.

Clasament general:

1. Mircea Crăciun	Brașov	1871	12. Radu Demian	Oradea	1232
2. Simona Câmpean	Deva	1841	13. Cristian Istrate	Tg. Mureș	1092
3. Laszlo Ferencz	Oradea	1735	14. Sorin Trelea	Suceava	1075
4. Mihai Bâdea	București	1639	15. George Strejea	București	1059
5. Cristian Iacob	Iași	1553	16. Radu Cristea	București	1024
6. Victor Schlesinger	Arad	1544	17. Marius Marcu	Oradea	1017
7. Adrian Sindile	București	1526	18. Liviu Cristea	Deva	886
8. Dorina Gheorghiu	București	1505	19. Cristian Iorgov	Arad	737
9. Gheorghe Bălțatu	Iași	1474	20. Eduard Pop	Deva	643
10. Micloș Colesian	Cluj	1285	21. Codruț Dumitrescu	Pitești	387
11. Florin Flueraș	Tg. Mureș	1244			

Clasament general juniori:

1. Simona Câmpean	Deva	5. Radu Cristea	București
2. Laszlo Ferencz	Oradea	6. Marius Marcu	Oradea
3. Adrian Sindile	București	7. George Strejea	București
4. Florin Flueraș	Tg. Mureș	8. Codruț Dumitrescu	Pitești

Notă: În afara de concurs au participat: Elena Preda București, Mircea Hotea Baia Mare, Sorin Lingureanu Iași.

Concurentul Cristian Iorgov nu a participat la proba 3 și 4 fiind plecat la Arad la înmormântarea bunicului său. A revenit la proba a cincea, după 40 de ore de călătorie pe tren Iași – Arad dus-întors.

✓ Competițiile anuale de acrobație cu panorul

Desfășurate la Deva între 16 și 22 septembrie în două etape a câte două probe, faza preliminară interaerocluburi pentru selecționare și apoi campionatul național de acrobație cu panorul, a reunit câte 11 participanți pentru fiecare fază, din nou pe panor IS-28B2.

Directorul competiției este Marian Simion și arbitru șef Dumitru Pleșa ajutat de Dumitru Popovici, Gh. Marin, Vasile, Neaga, Valer Meseșan, Virgil Lupaș și Augustin Bortoș. Pentru lansarea planoarelor s-a folosit tot avionul PZL-104 Wilga.

Probele și clasamentul la faza interaerocluburi (selecționare):

Proba I – impuls cunoscut

1. Ion Cucu	756,80	1. Julien Ocian	769,00
2. Lucian Stan	710,00	2. Radu Cristea	759,50
3. Adrian Iovu	706,10	3. Adrian Iovu	722,20
4. Radu Cristea	704,50	4. Mircea Hotea	721,40
5. Mircea Săsăran	683,60	5. Ferencz Laszlo	689,60
6. Liviu Cristea	614,50	6. Liviu Cristea	658,30
7. Mircea Hotea	582,40	7. Mircea Săsăran	612,40
8. Julien Ocian	561,60	8. Lucian Stan	574,20
9. Eduard Pop	519,30	9. Ion Cucu	539,10
10. Hans Weber	383,00	10. Eduard Pop	520,60
11. Laszlo Ferencz	382,90	11. Hans Weber	492,20

Proba II – liber ales

Clasament general:

I. Adrian Iovu	Arad	1478,30
II. Radu Cristea	Clineni	1464,00
III. Julien Ocian	Baia Mare	1330,60
4. Mircea Hotea	Oradea	1303,80
5. Mircea Săsăran	Baia Mare	1296,00
6. Ion Cucu	Clineni	1295,90
7. Lucian Stan	Satu Mare	1284,20
8. Liviu Cristea	Deva	1272,80
9. Laszlo Ferencz	Oradea	1072,70
10. Eduard Pop	Deva	1039,90
11. Hans Weber	Arad	875,20

La faza finală pentru campionatul național au participat nouă din competitorii de la faza preliminară la care s-au adăugat doi componenți ai lotului de acrobație Simion Câmpean și Gheorghită Stamate, ambii din aeroclubul Deva.

Întrecerea a programat tot două probe impuls cunoscut și liber ales.

Clasament pe probe și general la campionatul național

Proba I – impuls cunoscut

1. Julien Ocian	742,70	1. Simion Câmpean	916,20
2. Ion Cucu	693,50	2. Julien Ocian	859,10
3. Radu Cristea	691,20	3. Gheorghită Stamate	856,80
4. Simion Câmpean	685,40	4. Lucian Stan	844,10
5. Laszlo Ferencz	670,00	5. Radu Cristea	841,10
6. Mircea Săsăran	650,40	6. Ion Cucu	830,50
7. Gheorghită Stamate	514,00	7. Mircea Hotea	780,00
8. Lucian Stan	501,20	8. Laszlo Ferencz	766,20
9. Hans Weber	468,70	9. Mircea Săsăran	682,50
10. Liviu Cristea	436,80	10. Hans Weber	500,30
11. Mircea Hotea	41,40	11. Liviu Cristea	472,30

Proba II – liber ales

Clasament general

I. Julien Ocian	Baia Mare	1601,80
II. Simion Câmpean	Deva	1601,60
III. Radu Cristea	Clineni	1532,30
4. Ion Cucu	Clineni	1524,00
5. Laszlo Ferencz	Oradea	1436,20
6. Gheorghită Stamate	Deva	1370,80
7. Lucian Stan	Satu Mare	1345,30
8. Mircea Săsăran	Baia Mare	1332,90
9. Hans Weber	Arad	969,00
10. Liviu Cristea	Deva	909,10
11. Mircea Hotea	Oradea	738,60

✓ Clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi

Locul	Participant	Aeroclub	Zboruri selecționante			Total puncte
			I	II	III	
1	Câmpean Simona	Deva	336	336	336	1008
2	Istrate Cristian	Tg. Mureș	321	336	214	871
3	Ferencz Laszlo	Oradea	251	196	256	703
4	Marcu Marius	Oradea	259	214	148	621
5	Sindile Adrian	Clinceni	252	341	-	593
6	Gheorghiu Dorina	Clinceni	180	340	-	520
7	Cristea Radu	Clinceni	191	161	155	507
8	Strejea George	Clinceni	123	161	161	445
9	Dumitrescu Codruț	Pitești	275	106	-	381
10	Cristea Liviu	Deva	200	161	-	361
11	Iorgov Cristian	Arad	305	-	-	305
12	Schlesinger Victor	Arad	305	-	-	305
13	Flueraș Florin	Tg. Mureș	106	148	-	254
14	Iacob Cristian	Iași	128	100	-	228
15	Crăciun Mircea	Sânpetru	168	-	-	168
16	Colsian Micloș	Cluj	161	-	-	161
17	Rădinoiu Radu	Craiova	150	-	-	150
18	Bălțatu Gheorghe	Iași	145	-	-	145

1999

✓ **Campionatul național – Iași**

Ediția patruzeci și una a Campionatului Național de Planorism s-a desfășurat la Iași între 17 și 22 iulie. Directorul concursului Ștefan Togănel, arbitru șef Dumitru Popovici. Ca și anul trecut au participat numai piloți sportivi neprofesioniști în număr de 14. S-au folosit 12 planoare IS-29D2 și două Jantar standard și nelimitat pentru care s-a aplicat coeficientul de handicap la punctaj (pilotate de Simona Câmpean și Mihai Bâdea). Cele patru avioane remorchere PZL-104 Wilga au fost pilotate de Dorel Hodea, Stelian Filip, Traian Ungureanu, Corneliu Moisi și Ștefan Togănel. S-au dat șase probe din care două au fost anulate (proba a treia din 19 iulie, viteză pe triunghi de 202 km și proba a cincea din 21 iulie triunghi de 140 km). În cele patru probe valabile s-au efectuat 5912 km distanță. Condițiile meteo sub-mediocre au impus următoarele patru probe modeste care au solicitat din plin competitorii:

I – 17 iulie – viteză țel fix dus-întors 120 km – Iași – Hlipiceni – Iași; probă realizată de 10 concurenți din 14 (trei au realizat între 15 și 60 km distanță, iar unul a renunțat la probă). I – Simona Câmpean 76,14 km/h (cu coeficient de handicap), II – Mihai Bâdea 74,48 km/h (cu coeficient de handicap), III – Gh. Bălțatu 61,54 km/h.

II – 18 iulie – viteză pe triunghi de 155 km – Iași – Tg. Frumos – Todireni – Iași; probă realizată de 11 concurenți (doi au realizat 15 km și unul a renunțat la probă). I – Simona Câmpean 65,30 km/h (coeficient de handicap), II – Cristian Iorgov 58,08 km/h, III – Mihai Bâdea 69,95 (coeficient de handicap).

III – 20 iulie – viteză pe triunghi de 120 km – Iași – Tg. Frumos – Vlădiceni – Iași; probă realizată de 10 concurenți (trei au realizat între 15 și 48 km, iar unul a renunțat la probă). I – Mihai Bâdea 76,19 km/h (coeficient de handicap), II – Simona Câmpean 64,85 km/h (coeficient de handicap), III – Gh. Bălțatu 53,25 km/h.

IV – 22 iulie – viteză țel fix dus-întors 120 km – Iași – Hlipiceni – Iași; probă realizată integral de 13 concurenți, unul a renunțat. I – Cristian Iorgov 64,71 km/h, II – Mihai Bâdea 75,43 km/h (coeficient de handicap), III – Liviu Cristea 63,24 km/h.

Clasament general

I. Simona Câmpean	Deva	1443	9. Liviu Cristea	Deva	950
II. Mihai Bâdea	București	1405	10. Aurel Năsui	Tg. Mureș	762
III. Cristian Iorgov	Arad	1315	11. Stelian Vrînceanu	Deva	689
4. Gheorghe Bălțatu	Iași	1299	12. Adrian Sindile	București	572
5. Doina Gheorghiu	București	1243	13. Mircea Chesoi	Craiova	448
6. Victor Schlesinger	Arad	1232	14. Marian Trâncu	Craiova	354
7. Cristian Iacob	Iași	1208			
8. Laszlo Ferencz	Oradea	1175			

✓ **Campionatul național de acrobație**

S-a desfășurat între 6 și 14 septembrie la Dezmir-Cluj. Directorul concursului este Ștefan Togănel, arbitru șef Dumitru Pleșa. Au participat 11 concurenți din șapte aerocluburi pe planor IS-28B2 prin lansare la remoraj de avion, PWS-104 Wilga. În perioada 6-10 septembrie s-au executat antrenamente și o selecție a cinci tineri piloți претенденти la concurs reprezentând aerocluburile Arad și Cluj în care a fost selecționat Iovu Adrian după executarea unei singure probe impus cunoscut.

11.09-Proba I impus cunoscut

1. Mircea Săsăran	979,50	1. Radu Cristea	1807,67	1. Radu Cristea	1066,83
2. Julien Ocian	956,67	2. Laszlo Ferencz	1676,17	2. Adrian Iovu	1025,67
3. Simion Câmpean	940,50	3. Julien Ocian	1650,50	3. Simion Câmpean	1011,50
4. Laszlo Ferencz	934,00	4. Alexandru Miron	1595,00	4. Julien Ocian	982,17
5. Adrian Iovu	917,00	5. Adrian Iovu	1488,17	5. Laszlo Ferencz	950,17
6. Radu Cristea	890,83	6. Ion Cucu	1451,50	6. Alexandru Miron	895,17
7. Cristian Iorgov	812,17	7. Simion Câmpean	794,50	7. Mircea Săsăran	847,00
8. Alexandru Miron	775,80	8. Lucian Stan	703,17	8. Ion Cucu	842,50
9. Ion Cucu	747,83	9. Cristian Iorgov	609,00	9. Cristian Iorgov	803,67
10. Lucian Stan	668,67	10. Mircea Săsăran	408,67	10. Lucian Stan	715,50
11. Mariana Vlădescu	359,00	11. Mariana Vlădescu	388,50	11. Mariana Vlădescu	580,17

11.09-Proba II – liber ales 12.09-Proba III impus necunoscut**Clasament general:**

I. Radu Cristea	București	3765,33	8. Mircea Săsăran	Baia Mare	2235,17
II. Laszlo Ferencz	Oradea	3560,33	9. Cristian Iorgov	Arad	2224,83
III. Julien Ocian	Baia Mare	3539,33	10. Lucian Stan	Satu Mare	2084,33
4. Adrian Iovu	Arad	3430,83	11. Mariana Vlădescu	Arad	1327,67
5. Alexandru Miron	Cluj	3265,67	Se remarcă ascensiunea tinerilor piloți acrobați care vin		
6. Ion Cucu	București	3051,83			
7. Simion Câmpean	Deva	2746,50			

puternic din urmă să înlocuiască generația celor care au inaugurat acrobația cu planorul făcută organizat și de calitate.

✓ Clasamentul concursului descentralizat pentru zbor de distanță în aerocluburi

În urma trierii documentelor prezentate de aerocluburi pentru anul 1999 punctajul final luat în calcul pentru trei probe a fost următorul:

1. Cristian Iorgov	Arad	1203,10	5. Dorina Gheorghiu	București	491,00
2. Victor Schlesinger	Arad	1148,40	6. Mihai Bâdea	București	415,00
3. Simona Câmpean	Deva	837,70	Se remarcă lipsa de preocupare a aerocluburilor pentru		
4. Adrian Sindile	București	765,70			

acest gen de competiție care în străinătate de unde a fost importat dă rezultate remarcabile stimulând antrenamentul și competitivitatea piloților de performanță. La noi s-a ajuns de la o participare promițătoare a începuturilor (25-32 validate între anii 1987-1989) la numai cele șase din anul acesta!

2000**✓ Campionatul național de distanță – Iași**

La Iași, între 21 iulie și 4 august s-a desfășurat ediția a 42-a a campionatului național de distanță. Directorul concursului același competent Ștefan Togănel secondat de arbitru șef Dumitru Popovici și Petre Iftode. Cei 21 de concurenți piloți sportivi neprofesioniști au pilotat fiecare veteranul planor IS-29D2, avioane remorchere patru PZL-104 Wilga pilotate de Hodea Dorel și Traian Ungureanu – Iași, Marton Alexandru, Ștefan Togănel – Deva. Condițiile meteorologice submedicele au permis efectuarea a cinci probe modeste și solicitante care au însumat 9477 km. Numai trei probe au fost declarate terminate, două fiind taxate pe cap compas.

Probele au fost următoarele:

I – 28 iulie – dus întors 150 km – Iași-Albești-Iași, realizată de 16 concurenți din 21, patru taxați pe cap compas între 17 și 75 Km iar unul a ratat proba. Primele trei locuri – I – Cătălin Porumbu 75,08 km/h viteză medie, II – Fluieraș Constantin 69,48 km/h, III – Dan Noje 66,62 km/h.

II – 30 iulie – triumfi 169 km – Iași-Hodora-Albești-Iași, realizată de un singur concurent din 21, restul: 15 taxați pe cap compas între 17 și 117 Km iar 5 nu au plecat în probă. Primele trei locuri – I – Constantin Fluieraș 51,94 km/h, II – Mihai Bâdea 132 km distanță, III – Claudiu Pânzaru 130 km distanță.

III – 1 august – țel fix dus-întors 124 km – Iași-Hlipiceni-Iași. De la această probă concurentul Marius Marcu – Oradea s-a retras din concurs din motive medicale. Din cei 20 de participanți la probă opt au finalizat-o, 12 fiind taxați pe cap compas între 54 și 118 Km. Primele trei locuri – I – Laszlo Ferencz 105,41 km/h, II – Mihai Bâdea 105,26 km/h, III – Nicolae Mihăiță 105,16 km/h.

IV – 2 august – țel fix dus-întors 212 km – Iași-Săveni-Iași. Din 20 de participanți șase au efectuat proba, 12 au fost taxați cu distanță pe cap compas între 30 și 192 km, iar doi au renunțat la probă. Primele trei locuri – I – Dan Noje 54,76 km/h, II – Cătălin Porumbu 54,25 km/h, III – Claudiu Pânzaru 53,45 km/h.

V – 3 august – viteză pe triumfi 212 km – Iași-Tg. Frumos-Drângenii-Iași, neefectuată complet de nici unul din cei 20 de participanți, probă taxată ca distanță pe cap compas de 16 participanți, iar patru au renunțat la probă. Primele trei locuri – I – Mircea Crăciun 138 km distanță, II – Claudiu Pânzaru 129 km, III Mihai Bâdea 119 km, restul între 49-119 km.

Clasament general:

I. Cătălin Porumbu	Deva	1314	4. Nicolae Mihăiță	București	1188
II. Mihai Bâdea	București	1283	5. Dan Noje	Oradea	1164
III. Claudiu Pânzaru	Iași	1195	6. Dorina Gheorghiu	București	1047

7. Gheorghe Bălțatu	Iași	1032	15. Mircea Racolciuc	Suceava	570
8. Constantin Fluieraș	Tg. Mureș	902	16. Aurel Năsui	Tg. Mureș	557
9. Mircea Crăciun	Deva	885	17. Sorin Trelea	Suceava	487
10. Radu Demian	Oradea	780	18. Adrian Oprea	Pitești	375
11. Hans Weber	Cluj	762	19. Cristian Iacob	Iași	303
12. Laszlo Ferencz	Oradea	759	20. Mircea Hotea	Baia Mare	234
13. Stelian Vâlceanu	Deva	664	21. Marius Marcu	Oradea	0 (retras)
14. Eduard Pop	Deva	572			

✓ Cluj - campionatul național de acrobație

Desfășurat între 28-08 și 6-09, cei 12 concurenți din opt aerocluburi-au întrecut în trei probe pilotând veteranul IS-28B2. Director Ștefan Toganel, arbitru șef Dumitru Popovici.

Proba I impus-cunoscut

1. Ferencz L.	1367,50
2. Cristea R.	1349,17
3. Ocian J.	1324,33
4. Cucu I.	1252,83
5. Săsăran M.	1229,83
6. Stamate G.	1196,33
7. Stan L.	1179,67
8. Câmpăan S.	1172,33
9. Popescu D.	1138,50
10. Weber H.	1097,67
11. Pakai Cs.	1064,50
12. Goger At.	717,33

Pr. II liber-ales

1. Cucu I.	2319,33
2. Stamate G.	2305,33
3. Cristea R.	2208,67
4. Ferencz L.	2199,00
5. Câmpăan S.	2146,83
6. Ocian J.	2146,17
7. Săsăran M.	1917,00
8. Weber H.	1836,67
9. Stan L.	1613,33
10. Pakai Cs.	1562,17
11. Popescu D.	1525,33
12. Goger At.	425,00

Pr III impus-necunoscut

1. Ferencz L.	959,00
2. Cucu I.	947,50
3. Stamate G.	946,67
4. Weber H.	917,50
5. Câmpăan S.	914,67
6. Cristea R.	887,17
7. Săsăran M.	863,50
8. Ocian J.	825,50
9. Popescu D.	825,00
10. Pakai Cs.	805,33
11. Stan L.	723,67
12. Goger At.	564,83

Clasament General

I. Ferencz Laszlo	Oradea	4526	5. Ocian Julien	Baia Mare	4296	9. Stan Lucian	Satu M.	3517
II. Cucu Ion	Brașov	4520	6. Câmpăan Sim.	Deva	4234	10. Popescu Dan	Pitești	3489
III. Stamate Gh.	Deva	4448	7. Săsăran Mir.	Baia Mare	4010	11. Pakai Csaba	Cluj	3432
4. Cristea Radu	Clineni	4445	8. Weber Hans	Cluj	3852	12. Goger Attila	Cluj	1707

✓ Cupa "Ion Romanescu" - Craiova

Desfășurată între 28-08 și 5-09 sub conducerea lui Florian Covic, din cauza timpului nefavorabil cei 10 concurenți pilotând planoare IS-28B2 și IS-29D2 nu au putut efectua decât 2 probe. Pe primele 3 locuri s-au clasat, Mihai Bâdea - București, Horia Florin - Craiova și Vlăsceanu Laurențiu. Concursul fiind declarat neîncheiat.

✓ Clasamentul concursului descentralizat în aerocluburi pentru zbor de distanță

Ca și în anul trecut participarea la acest gen de competiție a fost redusă. În urma trierii documentelor prezentate de aerocluburi pentru anul 2000 unde s-au luat în calcul cele mai bune trei probe efectuate clasamentul pentru primele șase locuri a fost următorul:

1. Cătălin Porumbu	Deva	1446 pct	4. Dan Noje	Oradea	1084 pct
2. Mircea Crăciun	Deva	1217 pct	5. Gheorghe Bălțatu	Iași	1043 pct
3. Radu Demian	Oradea	1095 pct	6. Dorina Gheorghiu	Clineni	1013 pct

La încheierea capitolului competiții mă simt nevoit să fac întristătoare remarcă referitoare la competițiile interne care abia au mai pâlpâit în ultimul deceniu, lăsând impresia unei formalități obligatorii pentru justificarea unei activități sportive. Limita minimă de probe sărace și neconcludente, unele devenite desuete pentru acest sfârșit de secol, în timp ce pe plan mondial suntem mereu uimiți și șocați de rezultatele la care s-a ajuns. Participările la competițiile externe s-au rezumat în ultimii ani la două prezențe chinuite în Ucraina, după care totul s-a stins. Dacă ne amintim că participările noastre peste hotare, în general, au stat sub perpetuarea provizoratului, a lipsei de antrenament susținut și desfășurat științific de către un antrenor competent, ajungându-se mai totdeauna cu sufletul la gură, în întârziere sau la limita timpului de intrare în competiții, obosiți de drum cu mijloace auto târând remorcile cu planoare, ne mai mirăm de rezultatele obținute care, și așa, au fost de multe ori peste așteptări, datorate calităților piloților noștri.

Referitor la materialul de zbor, cu prea puține excepții, am fost handicapați fizic și moral față de ceilalți participanți, instaurându-se chiar un complex de inferioritate greu de depășit, ca și când celelalte tare nu erau, și așa, suficiente.

Astfel se constată cu amărăciune și normală îngrijorare că perioadele în care se participa aproape normal la competițiile externe au devenit, în special în ultimii ani, o amintire nostalgică. Scuza greutăților economice provocate acum de o tranziție schioapă și mereu frânată, nu poate fi invocată, întrucât și alte activități sportive le-au parcurs și au obținut rezultate deosebite, uneori unice. Nu economicul trebuie învinuit ci sfânta competență, lipsa de implicare dezinteresată și dăruirea!

Desigur, aviația sportivă nu prea produce bani direct ci consumă, formarea de piloți și realizarea de performanțe nefiind un profit material direct și vizibil la prima vedere, totuși când există preocuparea împinsă până la sacrificiu a specialiștilor reali, unde competența nu poate fi pusă în discuție, s-a dovedit că se pot face „minuni”, întrucât vechea vorbă românească „omul sfințește locul” are destulă acoperire.

Păcat de talentele autentice din planorism care s-au irosit, și se mai irosesc încă, și care sunt înăbușite chiar de cei care ar avea datoria profesională și morală de ai promova și susține!

ZBORURI ORGANIZATE ȘI CONCURSURI ÎN CURENȚI ONDULATORII (UNDA LUNGĂ)

Necesitatea de cunoaștere mai profundă a curenților ondulatorii, au condus la organizarea de acțiuni speciale pentru studierea „unde lungi” bazată pe experimentarea științifică a acestui generos fenomen de ascendență.

Astfel, părăsindu-se sistemul ocazional de zbor în undă cu care piloții planoriști s-au întâlnit întâmplător între 1938-55, mai ales în regiunea Brașovului, în Țara Bârsei, din 1956 se începe organizarea de tabere de undă lungă.

Primele tabare cu neajunsurile inerente începutului, au evoluat treptat în dotare, experiență și rezultate. În 1962 se înregistrează și o participare la o tabără de undă în Bulgaria. Apoi lucrurile se încheagă din ce în ce mai bine, denumirea de tabără este înlocuită în 1967 cu cea de concurs de zbor de înălțime. În 1977 se obține valorosul record de înălțime absolută de 11050 m de către Erwin Rosch.

Rezultatele sunt încurajatoare, anual aproape, se obțin probe de înălțime pentru C-ul de aur și Diamante, s-au făcut aprofundate studii meteo de către meteorologul Dorel Vișoiu, dar totul se rezumă la zona Brașovului și numai în perioada de toamnă, când de fapt acest fenomen darnic se produce tot timpul anului, cu precădere primăvara și toamna. „Unda” a fost observată des și în regiunea Sibiului, Banatului și Crișanei, practic mai peste tot unde relieful o permite, și slavă Domnului, țara noastră se bucură din plin și de acest dar al naturii, dar se pare că blestemul ignoranței, nepăsării și amatorismului ne va urmări în continuare, până se va schimba optica și în acest domeniu.

Să urmărim evoluția și rezultatele obținute la aceste manifestări care s-au făcut din 1956 până în 2000. Trebuie menționat din capul locului că planificarea perioadelor de zbor la înălțime, nu a corespuns totdeauna cu bunăvoința naturii, care a avut altă planificare. Pentru acest motiv, măcar în regiunea Brașovului ar trebui să existe o echipare corespunzătoare, permanentă pentru a o putea exploata atunci când apare din plin, în orice perioadă a anului.

1956 – Pe aerodromul Ghimbav-Brașov care avea posibilități mai mari decât Sânpetru, se organizează prima tabără pentru zbor în curenți ondulatorii. Coordonator este Aurel Bucur, instructor vechi cu multă experiență, meteorolog Nicolae Costescu și Mihai Moroianu, se întrebuințează planoare Lunak și IS-3, ca avion remorcher un AN-2 pilotat de Gheorghe Ionescu – „Sidef”.

Piloții planoriști participanți – Mircea Finescu, Gheorghe Gâlcă, Alexandru Jozsa, Valeriu Popovici și Romeo Vlădescu.

În ultima decadă a lunii noiembrie și prima a lui decembrie, fenomenul mult dorit apare, dar nu a mai avut intensitatea necesară. Singura zi în care se realizează un zbor cu câștig de înălțime de 2000 m, după o declanșare de la 900 m, este cea de pe 6 decembrie, când Valeriu Popovici, cu planorul Lunak, nu poate depăși 3000 m.



1956-Ghimbav - participanții și antrenorul

Până în **1962** nu se mai semalează nimic în acest domeniu, când între 25 octombrie și 10 noiembrie, piloții români Gheorghe Gâlcă și Nicolae Mihăiță participă în Bulgaria la Musacevo, lângă Sofia, la o tabără de zbor în curenți ondulatorii. Singurul zbor mai deosebit al piloților noștri îl realizează Gheorghe Gâlcă cu un planor Komet-905, pus la dispoziție de organizatori, când, după declanșarea la 900 m, atinge 4600 m, deci un câștig de 3700 m.

1963 – Tot la Ghimbav sub coordonarea dlui Mihai Adăscăliței, se adună 14 participanți la tabăra de zbor de înălțime. Mircea Finescu, Emil Iliescu, Nicolae Mihăiță – București, Alexandru Jozsa din Tg. Mureș, Alexa Ion și Gheorghe Gâlcă din Iași și brașovenii Gheorghe Deliu, Iuliu Gionea, Titi Enăchescu, Iosif Șilimon, Gheorghe Ștefani, Nina Vătășescu și Romeo Vlădescu, având la dispoziție șase planoare IS-3D și un biloc polonez Bocian, două avioane remorchere PO-2 pilotate de Ilie Crășmaru și Ion Giorgi.

Tentativele de zbor la înălțime s-au făcut în două etape 2-16 noiembrie, cu zile favorabile 5, 6, 13, și 14 noiembrie, și etapa a II-a 26 noiembrie – 5 decembrie cu o singură zi favorabilă pe 29 noiembrie.

S-au efectuat în total 24 de zboruri în undă lungă, de către 11 participanți, realizându-se 9 zboruri cu câștig de înălțime de peste 3000 m, probe valabile pentru insigne de Aur executate de Nicolae Mihăiță, Emil Iliescu, Mihai Adăscăliței, Gheorghe Gâlcă, Ion Alexa, Alexandru Jozsa, Titi Enăchescu și Iosif Șilimon (Nicolae Mihăiță 2x3000 m câștig) și două probe pentru Diamant cu câștig de înălțime de peste 5000 m. Ion Alexa și Mircea Finescu cu două corectări de recorduri la câștig de înălțime și un record de înălțime absolută de 7760 m realizat de Mircea Finescu la 13 noiembrie cu planor Bocian.

Cea mai favorabilă zi a fost 13 noiembrie când s-a ajuns până în apropiere de 8000 m, alți trei concurenți fiind nevoiți să coboare din cauza funcționării defectuoase a instalațiilor de oxigen.

În zilele când nu s-a zburat în undă, cei cinci instructori planoriști profesioniști participanți au făcut un program de calificare pentru zborul fără vizibilitate pe avion.

1964 – Între 1 și 30 noiembrie, tot la Ghimbav, în Țara Bârsei, sub supravegherea lui Mihai Adăscăliței, se reunesc șapte piloți – Aurelia Roșianu, Gheorghe Gâlcă, Mircea Finescu, Emil Iliescu, Valeriu Popovici, Valentin Romașcu și Iosif Șilimon. Dinc auză timpului nefavorabil peste munți, avioanele remorchere au fost blocate pe Clinceni, până la 15 noiembrie, astfel că zilele de 2, 3, și 10 când „unda” s-a desfășurat din plin, nu a putut fi exploatată. Apoi, când au fost de toate, în zilele cu undă slabă din 17, 18, 20, 21, 23, 25 și 29 noiembrie, nu s-a putut depăși 4000 m.

În ziua de 17 noiembrie a avut loc un incident de zbor, Aurelia Roșianu declanșând la 900 m într-un rotor pe lângă Măgura Codlea, funia de remoraj lovește aripa dreaptă a planorului IS-3D, provocând avarii la bordul de atac, între două nervuri până la longeron. Aterizarea pe aerodromul Ghimbav s-a efectuat normal. S-au folosit planoare IS-3D și avioane remorchere PO-2.

1965 -Tot la Ghimbav între 20 oct. și 16 nov. are loc întrecerea pentru zbor de înălțime, coordonată M. Adăscăliței. Se folosesc 8 planoare IS-3D și un biloc Bocian special echipate și 4 avioane PO-2. Piloți participanți:

1. Mircea Finescu	București	5. Ion Alexa	Iași	9. Iuliu Gionea	Brașov
2. Nicolae Mihăiță	București	6. Gheorghe Gâlcă	Iași	10. Iosif Șilimon	Brașov
3. Mihai Bâdea	București	7. Gheorghe Deliu	Brașov	11. Gh. Ștefani	Brașov
4. Viorel Cismaș	Craiova	8. Titi Enăchescu	Brașov	12. Romeo Vlădescu	Brașov

În perioada planificată au fost folosite opt zile, în care fenomenul de undă lungă a putut fi exploatat. S-au obținut rezultatele:

- 14 noiembrie – două recorduri naționale la calsa biloc, de către Mircea Finescu având la bord pe Cornelia Tudor, piloți de performanță din Brașov, cu câștig de înălțime de 5125 m și înălțime absolută atinsă de 7225 m.

- două Diamante la C-ul de Aur – Viorel Cismaș și Nicolae Mihăiță cu câștig de înălțime de peste 5000 m.

- două probe cu câștig de peste 3000 m pentru C-ul de Aur – Gheorghe Delli și Iuliu Gionea.

Datorită plafonului coborât de nori (600-700 m) revenirea la sol a planoarelor s-a făcut tot timpul prin spargerea plafonului inferior (Nicolae Mihăiță trimis la sud prin radio – aterizează la Strejnic).

1966 – Tabăra de zbor la înălțime din acest an s-a desfășurat tot la Ghimbav-Brașov sub aceeași dirijare din anii trecuți, între 16 octombrie și 24 noiembrie, la care au participat, în afara celor opt piloți din România, și câte doi piloți din Yugoslavia și Ungaria.

Concursul internațional s-a desfășurat între 5 și 24 noiembrie.

Participanți:

1. Maxim Arbaiter	Yugoslavia	6. Mihai Bâdea	București
2. Rudi Psenicinic	Yugoslavia	7. Gh. Bărbuceanu	București
3. Ferencz Csonky	Ungaria	8. Alexandru Jozsa	București
4. Ferencz Borodnioi	Ungaria	9. Nicolae Mihăiță	București
5. Ion Alexa	Iași		

Au mai zburat în paralel, în afara concursului, Gheorghe Gâlcă – Iași, Titi Enăchescu, Cornelia Tudor și Nina Vătășescu – Brașov. Condițiile meteo slabe, nu a permis urcarea peste 4800 m. Zborurile s-au executat în zona Codlea și Piatra Craiului, numai în cinci zile mai favorabile. S-au folosit planoare IS-3D, Foka4 și un biloc Bocian. Asistența meteo a fost asigurată de stația meteo a aerodromului Ghimbav.

S-au realizat trei probe cu câștig de peste 3000 m de către Yugoslavul Rudi Psenicinic și concurenții noștri Zoltan Nagy (3800 m) și Gh. Bărbuceanu (3400 m) care au ocupat în această ordine două locuri în clasamentul național.

1967 – între 27 octombrie și 15 noiembrie a avut loc la Ghimbav concursul de zbor de înălțime, tot sub îndrumarea șefului sectorului de planorism Mihai Adăscăliței din Aeroclubul Central, asistența meteo fiind asigurată de Nicolae Costescu.

Condițiile meteo nefavorabile nu au permis depășirea înălțimei de 2800 m. S-au ținut cursuri teoretice și s-a făcut zbor instrumental cu avionul Zlin 526. Au participat următorii piloți de performanță:

1. Mircea Finescu	București	6. Ion Șoflete	București
2. Emil Iliescu	București	7. Vasile Bochiș	Craiova
3. Nicolae Mihăiță	București	8. Alexandru Jozsa	Tg. Mureș
4. Valentin Romașcu	București	9. Zoltan Nagy	Tg. Mureș
5. Gh. Savastre	București	10. Gheorghe Gâlcă	Iași

11. Petre Zenovei	Iași
12. Titi Enăchescu	Brașov
13. Octavian Lie	Brașov
14. Erwin Rosch	Brașov
15. Romeo Vlădescu	Brașov

1968 – Concursul de zbor la înălțime de la Ghimbav din acest an ținut între 1 și 20 noiembrie a avut un caracter internațional prin participarea a trei piloți din Cehoslovacia și doi din Ungaria. Directorul concursului Mihai Adăscăliței, comisar sportiv șef Gheorghe Georgescu, asistența meteo Nicolae Costescu. S-au folosit opt planoare Foka 4 și patru bilocuri metalice Blanik, avioane remorchere – PZL-104 Wilga.

Au participat următorii piloți de performanță:

1. Milan Flasiak	Cehoslovacia	8. Petru Zenovei	Iași
2. Jurai Haraszini	Cehoslovacia	9. Mihai Bâdea	București
3. Ivan Vnuk	Cehoslovacia	10. Gh. Bărbuceanu	București
4. Gyorgy Petroczy	Ungaria	11. Emil Iliescu	București
5. Ianoș Czepen	Ungaria	12. Nicolae Mihăiță	București
6. Zoltan Nagy	Tg. Mureș	13. V. Romașcu	București
7. Titi Enăchescu	Brașov		

Au fost cinci zile favorabile pe 11, 16, 18 și 19 noiembrie când s-au realizat următoarele rezultate deosebite: la 18 noiembrie Titi Enăchescu cu planor Foka 4 are un câștig de înălțime de 6630 m și înălțime absolută atinsă de 8630 m (două recorduri naționale).

- Petru Zenovei cu planor Foka 4 – 5700 m câștig înălțime

- Emil Iliescu cu planor Foka 4 – 5200 m câștig înălțime.

S-au realizat astfel două recorduri și trei probe pentru Diamant la C-ul de Aur.

În clasamentul final pe primele trei locuri au fost următorii:

1. Titi Enăchescu	Brașov
2. Petru Zeovei	Iași
3. Emil Iliescu	București

Concursurile orgaizate între 1969 și 1975 nu au beneficiat de condițiile meteo așteptate, astfel că, în acești ani, nu se consemnează nici o probă de Aur, Diamante s-au recorduri.

1976 – Concursul de zbor la înălțime în curenți odulatorii este organizat la Sânpetru, comandantul acțiunii fiind col. Aurel Caloianu, având ca loțiitor pe Gh. Savastre și conducător al lotului pe Gh. Georgescu. Antrenor Titi Enăchescu, asistența tehnică ing. Mihai Bălănescu. Asistența medicală cpt. Medic Vasile Marin, asistența meteo Nicolae Costescu.

Material de zbor – șapte planoare Foka 4, șapte Foka 5, două bilocuri metalice Blanik și două bilocuri IS-28B, avioane remorchere, patru PZL-104 Wilga.

Cantonamentul pentru acest concurs a fost între 18 octombrie și 6 noiembrie. Au participat următorii piloți de performanță:

1. Elena Coțovanu	Brașov	10. Ionel Munteanu	Brașov
2. Carmen Dălălu	Brașov	11. Const. Pascovici	Brașov
3. Mihai Bâdea	București	12. Erwin Rosch	Brașov
4. Gh. Bărbuceanu	București	13. Dorin Vlădescu	Brașov
5. Nicolae Făgădaru	București	14. Ion Alexa	Iași
6. Boris Grabcev	București	15. Ioan Iosup	Iași
7. Valentin Romașcu	București	16. Aurel Otânjac	Iași
8. Gh. Savastre	București	17. Eugen Cirezaru	Tg. Mureș
9. Arpad Matta	Brașov		

S-au obținut următoarele rezultate:

- record de înălțime femei clasa D1 – Elena Coțovanu cu un câștig de înălțime de 3250 m.

- patru probe cu câștig de înălțime de peste 3000 m pentru insigna de Aur, Nicolae Făgădaru, Ioan Iosup, Arpad Matta și Dorin Vlădescu.

- o probă de Diamant la C-ul de Aur cu un câștig de înălțime de peste 5000 m înălțime de către Boris Grabcev.

S-a propus experimentarea curenților ondulatorii și în anotimpul de primăvară, extins la regiunea Sibiului și Baia Mare, precum și invitarea piloților din țările vecine.

1977 – Tot la Sânpetru între 1 și 15 noiembrie are loc concursul de zbor la înălțime. Directorul concursului este Gh. Savastre, antrenor ing. Mircea Finescu. Două zile de excepție au permis depășirea recordului național valabil din 1968.

În ziua de 13 noiembrie pilotul Ion Alexa, cu un planor Foka 5, realizează un câștig de înălțime de 7010 m și maximă atinsă de 8970 m, noi recorduri naționale care rezistă numai 24 de ore. La 14 noiembrie cu același tip de planor, Erwin Rosch realizează un câștig de înălțime de 8550 m, atingând înălțimea absolută de 11050 m, recorduri care sunt valabile și în anul 2000 la peste 20 de ani de la efectuarea lor. Pilotul Arpad Matta realizează un câștig de înălțime de 5700 m intrând astfel în posesia încă unui Diamant la C-ul de aur.

Concursurile din 1978, 1979 și 1980 nu au beneficiat de condiții meteo favorabile. Nu s-a realizat nimic demn de consemnat.

În 1981 au fost invitate să participe Ungaria, Bulgaria, Germania de Est și Germania de Vest, Polonia, URSS și Turcia. S-a primit acordul de participare numai al Ungariei, celelalte țări refuzând politicos din diferite motive. Concursul nu a beneficiat de nici o zi propice.

Situația meteorologică nefavorabilă s-a repetat și în 1982.

1983 – Conform doleanțelor de a se organiza concurs de zbor la înălțime și primăvara, la Sânpetru între 23 mai și 15 iunie se reunesc 12 piloți din România și 7 din Austria. Conducătorul acțiunii este maior av. Dumitru Pleșa secondat de Miron Dimovici, antrenor Ionel Munteanu, asistența tehnică ing. Mihai Bălănescu, meteo Dorel Vișoiu și medicală maior av. Doctor Vasile Marin. Condițiile prielnice de zbor s-au lăsat așteptate în zadar. Se pare că experimentul de primăvară trebuia făcut în lunile martie-aprilie, deoarece în perioada planificată vânturile puternice necesare au refuzat să se arate.

1984 – În toamnă s-a ținut concursul, dar fără rezultate notabile, tot din lipsa condițiilor meteorologice.

1985 – Între 1 și 20 noiembrie, Sânpetru găzduiește din nou concursul de zbor la înălțime pe plane IS-28B2 și IS-29D2 amenajate special.

Participă 14 concurenți. La sfârșitul concursului s-au realizat opt probe cu câștig de înălțime de peste 5000 m – probă de Diamant, de către următorii:

1. Marius Popescu	Brașov	câștig de 6825 m
2. Constantin Voicu	București	câștig de 6100 m
3. Ștefan Togănel	Tg. Mureș	câștig de 5750 m
4. Gheorghe Țucă	Brașov	câștig de 5575 m
5. Florian Covic	Pitești	câștig de 5335 m
6. Sergiu Sidon	București	câștig de 5197 m
7. Elena Coțovanu	Brașov	câștig de 5175 m
8. Marian Simion	București	câștig de 5122 m

1986 – Din nou aceeași situație ca în alți ani, la pândă după condiție, fără rezultate.

1987 – Sânpetru între 2 și 18 noiembrie. Directorul concursului este Mircea Finescu, meteorolog Dorin Vișoiu și se zboară pe plane IS-29D2 și IS-28B2. Condițiile favorabile au permis realizarea a trei recorduri și a două probe individuale pentru Diamante.

- 14 noiembrie – Fernanda Jurcă cu un planor monoloc IS-29D2 realizează un câștig de înălțime de 5905 m și înălțime absolută 7524 m (două recorduri și un Dimanat).

- 14 noiembrie – Arpad Matta și Sergiu Sidon cu un biloc IS-28B2 obțin un câștig de înălțime de 5396 m și absolută 7633 m (două noi recorduri la biloc).

- 14 noiembrie – Dorin Vlădescu cu IS-29D2 realizează o probă de Diamant cu un câștig de înălțime de 5184 m.

- 15 noiembrie – Fernanda Jurcă și Elena Coțovanu cu bilocul IS-28B2 realizează două recorduri la biloc femei cu înălțime câștigată de 5905 m și absolută 7524 m.

Au mai participat la concurs Marin Căpușan, Florian Covic, Marian Simion, Ștefan Togănel, Gheorghe Țucă și Constantin Voicu.

1988-1989 – S-au organizat concursuri, tot în luna noiembrie, dar fără rezultate.

1990 – Sânpetru între 10-25 noiembrie. Directorul Arpad Matta, antrenor Marian Simion, meteorolog Dorin Vișoiu. S-au folosit plane IS-28B2, patru avioane remorhere Wilga.

Zilele cele mai favorabile, 21 și 24 noiembrie, când s-au realizat 11 probe pentru C-ul de Aur.

Concurent	Declanșat	Câștig înălțime	Înălțime maximă
1. Zoltan Tamaș	1700 m	4570 m	6270 m
2. Mircea Crăciun	2350 m	4220 m	6770 m
3. Cătălin Porumbu	1500 m	3500 m	5000 m
4. George Tudor	2340 m	3360 m	5700 m
5. Alexandru Bojan	2850 m	3330 m	6180 m
6. Petru Iftode	2600 m	3200 m	5800 m
7. Simion Câmpean	2180 m	3180 m	5360 m
8. Claudiu Pânzaru	2600 m	3150 m	5750 m
9. Miahî Rusu	2400 m	3850 m	6250 m
10. Istvan Kiss	2000 m	4330 m	6330 m
11. Ferencz Varga	2370 m	3340 m	5710 m

Menționăm că pe 24 noiembrie Zaharia Pop, declanșat la 1800 m, câștigă 3600 m realizând înălțimea maximă de 5400 m, dar proba nu primește omologarea din lipsa barografului la avionul remorcher!

De asemenea, Vasile Matei realizează 5200 m înălțime maximă, dar cu o declanșare la 2750 m care îl lipsește cu 550 m de proba pentru C-ul de Aur.

1991 – Sânpetru 4-24 noiembrie. Director este Constantin Voicu, director sportiv Mircea Finescu, antrenor Victor Dumitrescu, meteorolog Dorin Vișoiu. Se zboară cu 14 plane IS-28B2 și 9 avioane remorhere PZL-104 Wilga.

Sunt prezenți 16 concurenți din România (Gh. Bălțatu, Mihai Bândeă, Fredi Bârsan, Eduard Benko, Marian Căpușan, Dorel Câmpean, Simion Câmpean, Darius Gazinschi, Cristian Istrate, Iosef Paizs, Claudiu Pânzaru, Nicolae Preda, Radu Rădinoiu, Florin Stăuceanu, Sorin Trelea, Mugur Ionescu) și zece invitați (trei Ruși și șapte Germani).

S-au realizat o probă pentru Diamant și cinci pentru C-ul de Aur. Proba de Diamant: Marin Căpușan cu un câștig de înălțime de 5140 m și o înălțime maximă de 6450 m. Probe C-ul de Aur:

- Gh. Bălțatu	Iași	câștig înălțime	3110 m	înălțime max. 5710 m
- Fredi Bârsan	Craiova	câștig înălțime	3960 m	înălțime max. 5640 m
- Dorel Câmpean	Tg. Mureș	câștig înălțime	3620 m	înălțime max. 5620 m
- Iosef Paizs	Tg. Mureș	câștig înălțime	3350 m	înălțime max. 5350 m
- Nicolae Preda	Oradea	câștig înălțime	3050 m	înălțime max. 5050 m

1992 – Sânpetru 10-25 noiembrie. Directorul concursului este Constantin Voicu, directorul sportiv ing. Mircea Finescu, comisar sportiv Gh. Georgescu, meteorolog Dorin Vișoiu. Se folosesc 14 planoare (IS-28B2 și IS-29D2) și șase avioane remorchere Wilga. Zilele cele mai fructuoase, 16 și 17 noiembrie, când s-au realizat șapte probe pentru C-ul de Aur cu un câștig de înălțime de peste 3000 m și zece probe de Diamant cu câștig de peste 5000 m.

16 noiembrie – Probe C-ul de Aur câștig absolută

1. Mircea Opriș	Craiova	3378 m – 5128 m
2. Cristian Iorgov	Arad	4872 m – 6844 m
3. Dorina Gheorghiu	București	4887 m – 6322 m
4. Cristian Istrate	Tg. Mureș	4194 m – 5998 m
5. Mugurel Ionescu	București	4205 m – 5835 m
6. Vasile Matei	Brașov	4855 m – 6733 m
7. Sorin Trelea	Suceava	4970 m – 6950 m

17 noiembrie – probe de Diamant

1. Mihai Bândeă	București	5640 m – 7010 m
2. Alex. Bojan	Arad	6448 m – 7920 m
3. Victor Dumitrescu	Brașov	6138 m – 7550 m
4. Darius Gazinschi	Cluj	6039 m – 7742 m
5. Mircea Muntean	Brașov	6039 m – 7772 m
6. Claudiu Pânzaru	Iași	5707 m – 7611 m
7. Cătălin Porumbu	Deva	5330 m – 7180 m
8. Radu Rădinoiu	Craiova	6100 m – 7100 m
9. Zoltan Tamaș	Arad	6278 m – 7889 m
10. George Tudor	Brașov	5374 m – 7005 m

1993 – Sânpetru 1-25 noiembrie. Director de concurs este Constantin Voicu. Director sportiv Mircea Finescu, 15 participanți cu 14 planoare IS-29D2 și IS-28B2, cinci avioane remorchere Wilga, 10 instalații oxigen.

Participanți:

1. Mariana Giurgiu	Arad	9. Darius Gazinschi	Cluj
2. Cristian Iorgov	Arad	10. Mihai Rusu	Cluj
3. George Tudor	Brașov	11. Simion Câmpean	Deva
4. Mircea Crăciun	Brașov	12. Florian Covic	Pitești
5. Stelian Filip	Brașov	13. Ion Gheorghiu	Suceava
6. Elena Coțovanu	București	14. Cristian Istrate	Tg. Mureș
7. Mihai Bândeă	București	15. Iosef Paizs	Tg. Mureș
8. Fernanda Jurcă	București		

Din lipsă de formare a curenților ondulatorii, nu s-a obținut nici un rezultat notabil.

În **1994** din lipsă de fonduri, concursul nu a avut loc.

Iar în **1995** din lipsa condițiilor meteo, cei 6 participanți din România (Mihai Bândeă, Ion Cucu, Dan Noje, Nicolae Obadă, Florin Stăuceanu și Loredana Sofronie) la care s-au adăugat patru concurenți din Turcia și unul din Germania, nu au obținut rezultate.

1996 – La Sânpetru într-o primă etapă între 25 aprilie și 15 mai se fac din nou încercări tardive pentru „unda de primăvară”, la care iau parte Ion Cucu, Dan Noje, Loredana Sofronie și Mariana Giurgiu-Vlădescu.

De la 10 mai se prelungește cantonamentul la care se mai adaugă Mihai Bândeă, Cristian Istrate, Simion Câmpean și George Tudor, până la 23 iunie fără a se putea zbura în curenți ondulatorii.

S-au realizat totuși 325 ore de zbor de antrenament în zona de munte, realizându-se peste 12.000 km distanță (s-a zburat în Bucegi, efectiv două zile). Antrenorul acestei acțiuni a fost Florian Covic.

Concursul anual de înălțime s-a desfășurat între 5 și 22 noiembrie. Director Ștefan Togănel, antrenor Florian Covic, arbitru șef Gh. Georgescu, arbitrii Ion Gheorghiu și Titel Starcu, instructori de undă Marian Simion, Marin Căpușan, Fernanda Jurcă și piloți remorcheri Ion Pușcaș, Alexandru Bojan și Radu Rădinoiu. Au mai participat ca invitați trei piloți din Ucraina.

Din opt participanți la proba de înălțime pentru C-ul de Aur, cinci au realizat proba de câștig de 3000 m: Ioan Cucu și Loredana Sofronie din București, Nicolae Obadă din Iași, Florin Stăuceanu din Craiova și Georgi Zozulia din Ucraina.

Proba pentru un Diamant cu câștig de înălțime de 5000 m a fost realizată de opt din zece competitori. Aceștia au fost: Simona Câmpean și Simion Câmpean – Deva, Mircea Crăciun – Brașov, Ion Gheorghiu – Suceava, Cristian Istrate – Tg. Mureș, Petru Iftode – Iași, Mariana Giurgiu-Vlădescu – Arad și ucrainianul Nicolai Kavalciuc. A mai participat la concurs Iorgov Cristian Arad. Cea mai mare înălțime de 7400 m a fost realizată de Mircea Crăciun – Brașov.

1997 – Concursul de zbor la înălțime s-a desfășurat tot la Sânpetru în perioada 5-22 noiembrie, sub conducerea lui Ștefan Togănel, având ca instructori de undă pe Marian Simion și Marin Căpușan. S-au folosit 10 planoare IS-28B2, special echipate pentru zbor la mare înălțime și 5 avioane remorchere PZL 104 Wilga. Au participat ca invitați patru piloți din Ucraina și cinci din Israel, iar din România nouă și unul în afară de concurs. Condițiile meteo din acest an nu au permis depășirea înălțimii de 7000 m. În cele 12 zile cu undă s-au realizat două probe cu câștig de 5000 m pentru Diamante de către ucrainenii Olga Ignatenko și Vladimir Venedictov și două probe cu câștig de 3000 m pentru insigne C-ul de Aur de către Serghei Tverdocleb din Ucraina și Florin Enăchescu din Brașov care a participat în afară de concurs.

Participanții din România au fost: Gh. Bălțatu și Petru Iftode – Iași și bucureștenii: Mihai Andrei, Mihai Bâdea, Ioan Cucu, Elena Preda, Dorina Gheorghiu, Loredana Sofornie și Florin Stăucanu.

1998 – Planificat între 6 și 20 noiembrie, concursul de zbor de înălțime de la Sânpetru nu s-a bucurat de condițiile meteo scontate. Cei cinci invitați din Israel și șase sportivi de la noi au așteptat în zadar formarea „undeii” cu cele nouă planoare pregătite special și patru avioane remorchere. Fenomenul ondulatoriu s-a grăbit în acest an manifestându-se generos la sfârșitul lunii Octombrie până la începutul concursului.

1999 – Redus ca participare din cauza problemelor economice, în acest an, concursul de zbor de înălțime a așteptat tot la Sânpetru între 4 și 14 noiembrie apariția vânturilor puternice favorabile pentru creerea ascendențelor de tip ondulatoriu, dar acestea nu au venit, din nou, la întâlnirea planificată. Au așteptat zadarnic să apară minunea campionii naționali de viteză și distanță din acest an, Simona Câmpean și cel de acrobație, Radu Cristea, împreună cu cei doi piloți invitați din Israel.

2000 – Între 4 și 20 noiembrie la Sânpetru are loc ultima competiție de zbor la înălțime a secolului. Director Ștefan Togănel, comisar sportiv Dumitru Popovici. Participă ca invitați patru piloți din Israel și unul din Ungaria iar din țara noastră: Dorina Gheorghiu și Mihai Bâdea - București, Ion Cucu - Brașov, Radu Demian - Oradea, Florin Stăucanu - Craiova și Traian Ungureanu - Iași. Condițiile meteo foarte slabe nu au permis decât realizarea a patru probe cu câștig de înălțime de 3000 de metri (pentru proba C aur - Demian Radu și concurentul maghiar), precum și Dorina Gheorghiu și Ion Cucu care dețineau această probă din anii precedenți.

S-au folosit opt planoare IS-28B2 echipate special pentru zborul de înălțime și patru avioane remorchere Wilga.



Ghimbav - Valeriu Popovici, pregătire de decolare în undă

- Poate ar fi mai bine să se ajungă la concluzia ca la Sânpetru să fie organizată în permanență, primăvara și toamna, „pânda undei lungi” cu totul pregătit tehnic rămânând ca mobilizarea celor avuți în vedere pentru acest scop să se facă operativ, fără inerția birocratică atât de adânc împământenită și poate chiar cu ajutorul previziunilor meteo luate la timp și din timp, pentru prognozele pe timp scurt și mediu. O fi oare chiar așa de complicat?

CAPITOLUL IX

DEȚINĂTORI DE INSIGNE INTERNAȚIONALE, DISTINCȚII ȘI TITLURI (obținute în țară și străinătate, insigne internaționale de Argint, Aur și Diamante, diplome F.A.I. și titluri sportive aviatice)

Trebuie menționat că valoarea calificărilor superioare, C de Argint, Aur, Diamante etc., a scăzut în timp, datorită evoluției constructive a planoarelor și tacticilor de zbor care au permis împingerea performanțelor la limite din ce în ce mai incredibile.

Între 1930-1940 C-ul de Argint se încadra cu mândrie în zborul de performanță și era atribuit de Federația Aeronautică Internațională. Concomitent cu evoluția sus menționată, valoarea morală a acestei insigne s-a diminuat constant.

Dacă în perioada 1935-1960 C-ul de Aur constituia confirmarea performanței de vârf, în perioada următoare, a Diamantelor; rezultatele deosebite obținute în zborurile de distanță, de 750 până la peste 2000 km, au diminuat și importanța acestei insigne mult râvnite.

„C” ARGINT

Insigna internațională „C” Argint a fost instituită în 1930 de Comisia Internațională de Zbor fără motor (I.T.U.S.) și până la al doilea război mondial a fost decernată de F.A.I. Paris, iar după aceea de către federațiile din țara în care s-au efectuat. Denumirea devine *Insigna de Argint*, baremul conține trei probe – durată de 5 ore, înălțime câștigată de 1000 m și distanță minimă de 50 km.

1938			
Popescu Valentin	Polonia	Popovici Valeriu	Mocrea
Stan Ilie	Polonia	Cismaș Viorel	Mocrea
Golescu Mihail	Polonia	Gâlcă Gheorghe	Iași
Clompe Hubert	Sânpetru	Bogdan Cornel	Iași
Scorțea Vasile	Sânpetru	Korabian Gheorghe	Cluj
1939		Demeter Zoltan	Tg. Mureș
Cernescu Eugen	Sânpetru	Jozsa Alexandru	Sibiu
1942		Popescu Rodica	București
Crăiniceanu Petre	Germania	Corneșanu Teodor	Iași
1943		Iliescu Emil	Timișoara
Bartha Bela Ia	Germania	1951	
Hye Gyorghez	Ungaria	Gionea Olga	Mocrea
Branitsch Wilhelm	Ungaria	Tătaru Liviu	Cluj
1944		1952	
Csomos Attila	Germania	Petrovici Gheorghe	Iași
Costescu Dumitru	Mocrea	Enăchescu Titi	Brașov
1948		1953	
Mircea Finescu	Calan	Leu Ioan	București
1949		Pâslaru Vladimir	București
Atanasiu Constantin	Sânpetru	Costescu Nicolae	București
Cucu Gheorghe	Mocrea	Delaport Valentina	București
Ciuhandru Viorel	Mocrea	Ștefănescu Tony	București
Gionea Iuliu	Mocrea	Ruscior Mihai	București
Georgescu Gheorghe	Mocrea	Jienescu Ștefan	București
Macsek Alexandru	Cluj	Gherman Pavel	București
Gyurka Adalbert	Cluj	Adelman Nicolae	București
Maistrovici Gh.	Cluj	Bochiș Vasiliu	București
Lutsch Ștefan	Tg. Mureș	Ionuț Traian	București
Cârstoiu Mircea	Tg. Mureș	Șandru Ștefan	București
Iliescu Mihai	Tg. Mureș	Andrieș Gheorghe	București
Manu Paul	Cluj	Sirianu Nicolae	Brașov
1950		Minea Titus	Brașov
Adăscăliței Mihai	Sânpetru	Săvulescu Mihai	Constanța
Popa Ovidiu	Sânpetru	Parasca Mihai	Constanța
Burlacu Mihai	Timișoara	Mihăilescu Gh.	Iași
		Hamza Rudolf	Tg. Mureș

1954		Less Gheorghe	Ploiești
Potop Grigore	Sânpetru	1959	
1955		Astoleanu Alexandru	Cluj
Mihuțiu Stelian	Cluj	Petcu Vasile	Cluj
Dubaș Ștefan	Timișoara	Ballo Ladislau	Deva
Hodejeu Ion	Timișoara	Goran Ion	Ploiești
1956		1961	
Bâdea Mihai	București	Gyurka Ladislau	Cluj
Datulescu Petre	București	Gionea Liviu	Cluj
Dragon Ioan	București	Gagy Iosif	Tg. Mureș
Drăgan Mihai	București	Trozner Francisc	Tg. Mureș
Zibula Reinhold	București	Salcovich Ludovic	Tg. Mureș
Frantz Ion	București	Bognar Gh.	Tg. Mureș
Ilovan Alexandru	București	1962	
Niculescu Alex.	București	Incze Zoltan	Cluj
Romașcu Valentin	București	Brănișteanu Mircea	Cluj
Roșianu Aurelia	București	1963	
Șoflete Ion	București	Samoilă Ion	București
Vlădescu Romeo	Sânpetru	Homitchi Anton	București
Șilimon Iosif	Sânpetru	Bărbuceanu Gh.	București
Conțu Nicolae	Săliște	Bălănescu Mihai	București
David Francisc	Săliște	Savastre Gh.	București
Borza Constantin	Săliște	Maluțan Vasile	București
Schlenger Ladislau	Timișoara	Cristea Ștefan	București
Hochl Ludovic	Timișoara	Stăvilă Stan Marin	București
Buibaș Iosif	Timișoara	Codoban Alexandru	București
1957		Zubașcu Gheorghe	București
Breazu Petre	București	Grabcev Boris	București
Drăgușin Gheorghe	București	Marton Ștefan	București
Grigorescu Sorin	București	Csaky Ioan	Brașov
Mihăiță Nicolae	București	Deliu Gheorghe	Brașov
Dan Ion	Cluj-Dezmir	Văcaru Ioan	Brașov
Coțofană Vasile	Iași	Tudor Cornelia	Brașov
Alexa Ion	Iași	Rambo Vasile	Brașov
Cernișev Paul	Iași	Both Nina	Brașov
Matei Alexandru	Iași	Borș Nicolae	Brașov
1958		Buta Bucur	Brașov
Bărdaș Aurel	București	Andrei Constantin	Brașov
Ghimpețeanu Gh.	București	Kiss Arpad	Cluj
Marinescu Stelian	București	Bicsac Eugen	Cluj
Nicolae Adrian	București	Abrudan Petru	Cluj
Năstase Nicolae	București	Vechiu Ioan	Iași
Slonetchi Tadeuș	București	Aftanasu Valeriu	Iași
Benko Zoltan	Brașov	Iosup Ioan	Iași
Hanak Roland	Brașov	Otânjac Aurel	Iași
Garcea Paul	Brașov	Andrieș Eugen	Iași
Ștefani Gheorghe	Brașov	Zenovei Trifon	Iași
Zintz Rita	Brașov	Nagy Iosif	Tg. Mureș
Ambruș Adalbert	Cluj	Kociș Ianoș	Tg. Mureș
Reisinger Francisc	Cluj	Fabian Tiberiu	Tg. Mureș
Stanca Ion	Constanța	Kiss Iuliu	Tg. Mureș
Sandru Vasile	Constanța	Fulop Iosif	Tg. Mureș
Pavel Ion	Iași	Ciotloș Teofil	Tg. Mureș
Zenovei Petru	Iași	Gall Ion	Tg. Mureș
Bărdaș Zosim	Tg. Mureș	Alexe Rusen	Ploiești
Botoș Ștefan	Tg. Mureș	Bădoiu Ioan	Ploiești
Burca Constantin	Tg. Mureș	Goran Cornel	Ploiești
Ionescu Matei	Tg. Mureș	1964	
Nagy Zoltan	Tg. Mureș	Berențan Erast	București
Schuler Ernest	Tg. Mureș	Popescu Tudor	București

Popovici Cornel	Brașov	Tudor Ion	Craiova
Lie Octavian	Brașov	Călinescu Dorin	Craiova
Kociș Karol	Brașov	Uță Gheorghe	București
Rosch Erwin	Brașov	1969	
Nagy Pavel	Cluj	Iulius Laura	București
Popovici Aurel	Cluj	Fries Eduard	Tg. Mureș
Niculae Horia	Cluj	Opriș Constantin	Craiova
Kociș Ștefan	Cluj	1970	
Szekernyes St.	Cluj	Grigore Marius	București
Cirezaru Eugen	Tg. Mureș	Tomescu Traian	București
Berechet Vasile	Ploiești	Nastac Viorel	Iași
Rotaru Ion	Iași	Zaharia Ioan	Ploiești
1965		Joos Emeric	Brașov
Timiș Paul	București	Dracea Mihai	Craiova
Petre Augustin	București	Mertescu Paul	Craiova
Micu Gheorghe	Brașov	1971	
Munteanu Ionel	Brașov	Cuzic Viorel	Iași
Terdic Sergiu	Cluj	Aniculaesei Const.	Iași
Ianovscic Leonid	Iași	Chirică Alexandrina	București
Zauca Const.	Iași	Mărăcine Adriana	București
Crăcăleanu Ion	Iași	Sidon Sergiu	București
Bardoși Francisc	Tg. Mureș	Brătescu Traian	București
Palotas Iosif	Tg. Mureș	1972	
Acs Eugen	Tg. Mureș	Dumitrescu Victor	Brașov
Biro Iosif	Tg. Mureș	Oprea Elena	București
Lutsch Istvan jr.	Tg. Mureș	Matta Arpad Lajos	Tg. Mureș
Burghina Ion	Craiova	Togănel Ștefan	Tg. Mureș
Ghercu Viorel	Craiova	1973	
Neagoe Ion	Craiova	Pânzaru Claudiu	Iași
Răileanu Gh.	Craiova	Bălțatu Gh.	Iași
Ghiță Nicu	Ploiești	Ajtay Istvan	Cluj
Durău Florian	Ploiești	Câmpean Simion	Cluj
Bucurescu Ioan	Ploiești	Boca Tiberiu	Cluj
1966		Simion Marian	București
Porumbu Ioan	Brașov	Simion Dan	București
Pascovici Const.	Brașov	Ene Constantin	București
Pașca Radu	Cluj	Diaconescu Valeriu	București
Miron Alexandru	Cluj	Stanciu Dorin	București
Rusu Vasile	Iași	Călugărița Const.	Craiova
Pascalu Gh.	Iași	Roșca Mircea	Craiova
Konea Ecaterina	Iași	Filip Stelian	Craiova
Preda Ion	Ploiești	Dracea Ion	Craiova
Meșter Gheorghe	Ploiești	Ciovica Emil	Craiova
Vazian Victor	Craiova	Stârcu Titel	Craiova
Făgădaru Nicolae	București	Vlădescu Dorin	Brașov
1967		Suciu Vasile	Brașov
Andrei Augustin	Cluj	Ene Constantin	Brașov
Graur Const.	Iași	Bogorin D. Viorel	Brașov
Zavate Gh.	Tg. Mureș	Barcza Iosif	Brașov
Pipo Tiberiu	Tg. Mureș	Barbu Gh.	Brașov
Ravai Vasile	Tg. Mureș	Banaru Marcela	Brașov
Tarcsafalvi Andraș	Tg. Mureș	Apăvăloaie Const.	Brașov
Tase Ion	Ploiești	Krupka Lothar	Brașov
Ulici Octavian	Ploiești	Simon Romeo	Tg. Mureș
Niculescu Vasile	Ploiești	Manoil Valeriu	Tg. Mureș
Maerean Vasile	Craiova	Grella Ștefan	Tg. Mureș
Sobaru Mircea	Craiova	Nagy Ianoș	Tg. Mureș
Drăguloiu Vasile	Craiova	Bokor Ladislau	Tg. Mureș
1968		1974	
Szabadi Imre	Tg. Mureș	Andrei Mihai	București

Covic Florian	Craiova	Antal Daniel	Deva
Vlada Ștefan	Craiova	Gabor Ioan	Deva
Rusu Mihai	Cluj	Munteanu Mircea	Suceava
1975		Jumolea Adrian	Suceava
Coțoveanu Elena	Iași	Costeniuc Petru	Suceava
Ștefănescu Radu	Iași	Pentilescu Haralamb	Suceava
Popovici Dumitru	Iași	Ionescu Dumitru	București
1976		Gorgan Emil	București
Munteanu Dumitru	Brașov	Oprea Stelea Duică	București
1977		Ioniță Gabriel	București
Cristofor Emil	Brașov	Ciuciuc Ioan	București
Bojan Alex	Cluj	Ionescu-Conta Mugurel	București
Șerban Nicu	Baia Mare	Florica Victor	Brașov
Pop Zaharia	Baia Mare	Matta Arpad	Brașov
Pădureanu Mircea	Baia Mare	Dumitrescu Nicolae	Brașov
Prodan Valer	Baia Mare	Crețu Chiriac	Brașov
Șerban Nicolae jr.	Baia Mare	Vancea Ioan	Iași
1978		Oprea Eugen	Tg. Mureș
Căpușan Marin	Cluj	Paisz Josef	Tg. Mureș
Franguloiu Iulian	București	Petho Andrei	Tg. Mureș
Szanto Andraș	Baia Mare	1982	
Ștef Adel	Deva	Macavei Aurel	Brașov
Berariu Remus	Deva	Toader Cornel	Brașov
Grossu Adina	Deva	Storociuc Vasile	Suceava
Jurcă Fernanda	Deva	Hodea Dorel	Suceava
Voicu Const.	București	Șindilaru Cornel	Suceava
1979		Chirilă Ștefan	Suceava
Pop Mircea	Pitești	Pleșa Dumitru	București
Trâmbițașu Const.	Pitești	Preda Nicolae	Cluj
Nae Mihail	Pitești	1983	
Tudor Vasile	Pitești	Gheorghiu Dorina	Suceava
Dălălașu Carmen	Brașov	Totolici Gheorghe	Craiova
Țucă Gh.	Brașov	Vasile Ionel	Pitești
Iftode Petru	Iași	1984	
1980		Ilie Aurelian	Pitești
Lupaș Virgil	Deva	Nicu Marian	Arad
Udrescu Gh.	Arad	Totolici Adrian	Iași
Benko Eduard	Arad	Crăciun Stelian	Iași
Diaconescu Anghel	Suceava	Bosînceanu Dănuț	Iași
Gheorghiu Ioan	Suceava	Ruginosu Ioan	Iași
Trelea Sorin	Suceava	Oprescu Nicolae	Iași
Moraru Silvestru	Suceava	Nicula Valeria	Cluj
Pâslaru Costin	Iași	Plic Emil	Cluj
Obadă Neculai	Iași	Florea Adrian	Baia Mare
Chiru Sorin	Iași	Persa Petrică	Baia Mare
Burciu Mircea	Iași	Cîmpean Dorel	Tg. Mureș
Crăciun Mircea	Brașov	Porumbu Cătălin	Deva
Istrate Cristian	Tg. Mureș	Goț Valentin	Deva
1981		Stăuceanu Florin	Craiova
Petrescu Cristina	Craiova	1985	
Boboc Petre	Pitești	Bochiș Sorin	Baia Mare
Bădică Nicolae	Pitești	Ungureanu Traian	Iași
Egny Ignat	Arad	1986	
Giurgiu Mariana	Arad	Pintecan Horia	Cluj
Mărășescu Florin	Arad	1987	
Tamaș Zoltan	Arad	Opriș Mircea	Craiova
Vulcan Mihaela	Deva	Gazinschi Darius	Cluj
Ciuplea Luminița	Deva	Munteanu Mircea	Brașov
Horvath Istvan	Deva	Ionașcu Adrian	Brașov
Neaga Vasile	Deva	Chircan Ovidiu	Brașov

1988

Colesian Micloș	Cluj
Ghergheluță Laurențiu	Arad
Kiss Levente	Arad
Rădinoiu Radu	Craiova
Bîrsan Fredi	Craiova
Rilla Carmen	Craiova

1989

Brumar Adrian	Brașov
Dima Vasile	Brașov
Pop Vasile	Baia Mare
Ciocan Gheorghe	București
Ivanof Mihai	București
Popescu Const.	București
Girică Cristian	București
Olteanu Ovidiu	București
Popovici Aurel	Craiova
Hodacsek Samuil	Arad
Iorgov Cristian	Arad
Pregea Ioana	Arad
Tudor Gheorghe	Brașov

1990

Enăchescu Florin	Brașov
Stancu Ionel Marian	Craiova
Trincu Dumitru	Craiova
Cotârță Victor	Craiova
Brezoi Otilia Elena	Craiova
Pîrvu Persic Cristian	Craiova
Mariș Liviu	Arad
Chevereșan Marinell	Arad
Urbanovici Nicolae	Iași
Popa Viorel	Iași
Dumitrescu Gh.	București
Scinteie Savu	București
Dăncilă Dragoș	București
Cucu Ion	București
Marinescu Ion	București
Nuțu Sorin	București
Lupu Nicolae	București
Opriș Claudiu	Deva
Tînc Grațian	Deva
Bortoș Augustin	Deva
Vîlceanu Stelian	Deva
Solomon Liliana	Deva
Duma Cristian	Tg. Mureș

1991

Sofronie Loredana	București
Berar Daniel	Arad
Chesoi Mircea	Craiova
Noje Dan	Oradea
Ciubuș Marius	Oradea

Demian Radu	Oradea
Mureșan Florin	Oradea

1992

Marandiuc Vanda	Arad
Săndulescu Petre	Iași
Matei Ion	Iași
Matei Ion Cristian	Brașov
Năstase Marcel	Craiova
Romaniuc Alina	Craiova
Ciobanu Dumitru	Craiova
Cristea Radu	București
Streja George	București
Antonescu Horațiu	București
Olinovici Sebastian	București

1993

Ghib Mircea	Oradea
Cristian Victor	Oradea
Ferencz Laszlo	Oradea
Tabără Alexandru	Cluj
Păun Marian	Craiova
Voicu Alexandru	Craiova
Drăgoi Dan	Craiova
Câmpean Simona	Deva

1994

Pakay Csaba	Cluj
Goger Attila	Cluj
Galiș Iuri	Iași
Ruginosu Ion	Iași
Trocan Marian	Craiova
Racolciuc Mircea	Suceava
Cristea Liviu	Deva
Pop Eduard	Deva
Lingureanu Sorin	Iași
Eftenie Alexandru	Iași
Popescu Andi	Iași
Iacob Cristian	Iași
Marcu Marius	Oradea
Zsizsnovszky Ferencz	Oradea
Laszlo Tibor	Tg. Mureș
Mateiu Ion	Tg. Mureș
Mihaly Erno	Tg. Mureș
Năsui Aurel	Tg. Mureș
Racoțeanu Dumitru	Tg. Mureș

1997

Amarghioalei Vasile	Iași
Flueraș Constantin	Tg. Mureș
Păușan Viorel	Satu Mare
Soporan Mircea	Satu Mare
Tudor Ladislau	Brașov

1998

Dumitrescu Codruț	Pitești
-------------------	---------

Este necesară o remarcă, numărul celor care au îndeplinit normele pentru „insigna de argint” este mai mare decât în listele oficiale ale federației noastre, prezentate mai sus, diferența este cauzată de neomologarea dosarelor pentru vicii de prezentare sau chiar prin lipsa lor (vina aparținând celor care aveau datoria să o facă). Din aceste motive nu apar numele celor care efectiv au realizat probele, meritul piloților care au trudit pentru „Argint” rămânând aceiași cu a celor nominalizați.

„C” AUR

Insigna internațională „C de Aur” a fost instituită în 1937 de către F.A.I. pe care o decernează în continuare. Pentru îndeplinirea baremului de acordare sunt necesare două probe mai pretențioase, un zbor de distanță de minim 300 km și un câștig efectiv de înălțime de 3000 m (și posedarea „insignei de argint”).

La noi în țară prețioasa distincție a fost acordată de Federația Aeronautică Internațională următorilor:

1952		Dumitrescu Victor	Brașov
Cucu Gheorghe	Cluj	Lie Octavian	Brașov
1953		1979	
Finescu Mircea	București	Coțoveanu Elena	Brașov
1957		1981	
Popovici Valeriu	București	Sidon Sergiu	București
Gâlcă Gheorghe	Iași	Simion Marian	București
1958		1985	
Manu Paul	Ploiești	Popescu Marius	Brașov
1961		Togănel Ștefan	Tg. Mureș
Pislaru Vladimir	București	Voicu Const.	București
1962		Căpușan Marin	Cluj
Coțofană Vasile	Iași	Covic Florian	Pitești
1963		Porumbu Cătălin	Deva
Adăscăliței Mihai	București	Țucă Gheorghe	Brașov
Alexa Ion	Iași	Munteanu Dumitru	Brașov
Enăchescu Titi	București	1987	
Mihăiță Nicolae	București	Vlădescu Dorin	Brașov
Zenovei Petru	Iași	Jurcă Fernanda	București
1964		1988	
Bâdea Mihai	București	Gheorghiu Ion	Suceava
Romașcu Valentin	București	1990	
Pavel Ion	Iași	Iftode Petru	Iași
1965		Câmpeanu Simion	Deva
Cismaș Viorel	Craiova	Pinzaru Claudiu	Iași
Deliu Gheorghe	Brașov	Crăciun Mircea	Sânpetru
Gionea Iuliu	Brașov	Bojan Alexandru	Arad
1966		Tudor Gheorghe	Sânpetru
Bărbuceanu Gh.	București	Tamaș Zoltan	Arad
Jozsa Sandor	Tg. Mureș	Rusu Mihai	Cluj
Nagy Zoltan	Tg. Mureș	1991	
1967		Bîrsan Fredi	Craiova
Burghina Ion	Craiova	Bălțatu Gh.	Iași
Franț Ion	București	Paisz Jozsef	Tg. Mureș
Grabcev Boris	București	Câmăpean Dorel	Tg. Mureș
Cirezaru Eugen	Tg. Mureș		
1973		1992	
Otînjac Aurel	Iași	Gheorghiu Dorina	București
Vlădescu Romeo	Brașov	Istrate Cristian	Tg. Mureș
Rosch Erwin	Brașov	Opriș Mircea	Craiova
Munteanu Ion	Brașov	Rădinoiu Radu	Craiova
Răileanu Gheorghe	Craiova	Gazinschi Darius	Cluj
1975		Iorgov Cristian	Arad
Savastre Gheorghe	București	Trelea Sorin	Suceava
Pascovici Const.	Brașov	1996	
1976		Giurgiu Mariana	Arad
Matta Arpad	Tg. Mureș	Câmpean Simona	Deva
Făgădaru Nicolae	București	Sofronie Loredana	București
1977		Cucu Ion	București
Andrei Const.	Brașov	Stăuceanu Florin	București
		Obadă Nicolae	Iași

Consider necesar, pentru adevărul istoric, să menționez că primul „C de Aur” ar fi trebuit să i se atribue lui Ovidiu Popa în 1950 la care, în memorabilul zbor efectuat de la Sânpetru-Brașov până la Varbine în Bulgaria (când a realizat și cea de-a doua traversare a Carpaților), distanța parcursă, „oficializată”, a fost de 297 km măsurată de comisarul sportiv, însă în paralel, Direcția Aviației Civile cu specialiști din Ministerul Apărării Naționale, pe hărți militare de stat major, au stabilit distanța de 307 km.

*

Tot la acest capitol este cazul să subliniem că au fost efectuate și probe singulare pentru „C de Aur”, beneficiarii acestora merită a fi menționați:

1951 – Mihai Iliescu, înălțime	Timișoara	1965 – Gh. Zavate, înălțime	Tg. Mureș
1951 – Gh. Maistrovici, înălțime	Cluj	1965 – Conțu Nicolae, înălțime	Cluj
1957 – Iosif Șilimon, distanță.	Brașov	1973 – Iosup Ion, distanță	Iași
1957 – Stelian Mișuțiu, distanță.	Cluj	1977 – Nicolae Borș, distanță	Brașov
1959 – Gh. Mihăilescu, distanță	Iași	1980 – Eduard Costin distanță	Iași
1959 – Adalbert Ambruș, înălțime	București	1980 – Vasile Tudor, distanță	Pitești
1960 – Aurelia Roșianu, distanță	București	1981 – Dumitru Ionescu, distanță	București
1963 – Ion Șoflete, distanță	București	1984 – Gigi Panțaru, distanță	Iași
1964 – Schuler Ernest, înălțime	Tg. Mureș		

Iosif Șilimon în 1962 realizează și proba de înălțime, dar fără confirmarea barografului care i-a lipsit (câștig de înălțime de 3250 m). În 14 noiembrie 1963 realizează în undă (cu barograma valabilă) 5050 m cu un câștig de înălțime de 3600 m. Nu se știe ce s-a întâmplat cu dosarul pentru C-ul de Aur, întrucât în tabelul deținătorilor acestei insigne nu apare.

De asemenea Ion Șoflete realizează de două ori proba de înălțime în 1968 și 1969 cu barograma valabilă, având și proba de 300 km din 1965 (record biloc).

DIAMANTE

Deoarece și baremurile „insignei de aur” au devenit în timp mai obișnuite datorită evoluției planorismului, la sfârșitul deceniului cinci F.A.I. instituie cele „3 Diamante” care se acordă pentru:

1. Un zbor cu țel fix sau în circuit de 300 km.
2. Un zbor de 500 km cu țel fix sau în circuit
3. Un zbor cu câștig de înălțime de minim 5000 m

este de menționat că probele de Diamant pot fi validate și fără ca pilotul să aibă probele de la „C-ul de Aur” efectuate sau omologate.

Ca și în situația probelor singulare pentru insigne de Aur, s-au efectuat de către posesorii insignei de Argint probe valabile pentru Diamant, neoficializate. Întrucât acestea reprezintă realizări notabile, îi vom cita pe autorii acestora:

1957 – Șilimon Iosif	Brașov	1981 – Ionescu Dumitru	București
1957 – Mișuțiu Stelian	Cluj	1981 – Lăzăroaie Eugen	București
1959 – Mihăilescu Gh.	Iași	1981 – Șoflete Ion	București
1960 – Roșianu Aurelia	București	1984 – Panțaru Gigi	Iași
1977 – Borș Nicolae	Brașov		
1980 – Tudor Vasile	Pitești		

Deținători a unui Diamant la C-ul de Aur

1958

Gâlcă Gheorghe Iași

1963

Deliu Gheorghe Brașov
Nagy zoltan Tg. Mureș

1964

Romașcu Valentin București
Pavel Ion Iași

1966

Jozsa Alexandru Tg. Mureș

1967

Burghina Ion Craiova

1968

Cirezaru Eugen Tg. Mureș

1973

Coțofană Vasile Iași
Otânjac Aurel Iași
Vlădescu Romeo Brașov
Munteanu Ionel Brașov
Răileanu Gheorghe Craiova
Savastre Gheorghe București
Pascovici Const. Brașov
Făgădaru Nicolae București

1977

Andrei Constantin Brașov
Dumitrescu Victor Brașov
Lie Octavian Brașov

1981

Frantz Ion București

1985		Câmpian Dorel	Tg. Mureș
Rusu Mihai	Cluj	1992	
Bălțatu Gheorghe	Iași	Iorgov Cristian	Arad
Paisz Iosef	Tg. Mureș	Gheorghiu Dorina	București
Trelea Sorin	Suceava	1994	
1990		Cucu Ion	București
Bârsan Fredi	Craiova	Sofronie Loredana	București

Toate aceste Diamante „unicat” au fost obținute la proba de 300 km.

Deținători a două probe de Diamant la C-ul de Aur

Pilot	Oraș	300 km	500 km	5000 m
Alexa Ion	Iași	1962		1977
Iliescu Emil	Brașov	1963		1963
Șilimon Iosif	Brașov	1957		1963
Cismaș Viorel	Craiova	1957		1965
Enăchescu Titi	Brașov	1957		1968
Bânda Mihai	București	1964		1992
Grabcev Boris	București	1965		1976
Matta Arpad	București	1979		1977
Coțoveanu Elena	Brașov	1979		1985
Popescu Marius	Brașov	1982		1985
Tamaș Zoltan	Arad	1984		1992
Togănel Ștefan	Tg. Mureș	1985		1985
Covic Florian	Pitești	1985		1985
Voicu Constantin	București	1985		1985
Giurgiu Mariana	Arad	1985		1996
Bojan Alex.	Arad	1990		1992
Preda Nicolae	Oradea	1991		1991
Pânzaru Claudiu	Iași	1990		1992
Tudor Gheorghe	Brașov	1990		1992
Gazinschi Darius	Cluj	1990		1992
Opriș Mircea	Craiova	1992	1993	
Câmpian Simion	Deva	1985		1996
Rădinoiu Radu	Deva	1992		1992
Gheorghiu Ion	Suceava	1985		1996
Crăciun Mircea	Brașov	1983		1996
Istrate Cristian	Tg. Mureș	1992		1996
Noje Dan	Oradea	1993	1995	
Câmpian Simona	Deva	1994		1996

„C”-ul de Aur cu trei Diamante

Pilot	Orașul	300 km	500 km anul efectuării	5000 m	Anul decernări
Finescu Mircea	București	1954	1954	1963	1963
Mihăiță Nicolae	București	1968	1964	1965	1965
Zenovei Petru	Iași	1963	1982	1968	1982
Rosch Erwin	Brașov	1973	1982	1977	1982
Sidon Sergiu	București	1985	1982	1985	1985
Simion Marian	București	1985	1982	1985	1985
Vlădescu Dorin	Brașov	1977	1982	1987	1987
Țucă Gheorghe	Brașov	1982	1990	1985	1990
Căpușan Marin	Cluj	1985	1990	1991	1991
Jurcă Fernanda	București	1979	1990	1987	1990
Porumbu Cătălin	Deva	1985	1992	1992	1992
Iftode Petru	Iași	1992	1995	1996	1997

Titlurile de „Maestru emerit al sportului” și „Maestru al sportului”

Titlurile sportive de „Maestru al sportului” și „Maestru emerit al sportului” pentru sporturile aviatice, au început să fie decernate pentru planorism din anul 1957.

Baremul pentru „Maestru al sportului” condiționează posedarea insignei internaționale de aur, sau deținerea a minimum trei recorduri naționale, sau două campionate naționale câștigate, sau o activitate deosebită. Iar pentru cea superioară de „Maestru emerit al sportului” se cere posedarea titlului de „Maestru al sportului” și prestații deosebite în decursul unei cariere sportive. Propunerile se fac de către federația de specialitate și sunt validate de forul suprem al sportului din România.

Pentru planorism beneficiarii acestor titluri sunt următorii:

Maestri emeriti ai sportului pentru planorism

Finescu Mircea	1966
Adăscăliței Mihai	1970 (antrenor emerit)
Gâlcă Gheorghe	1970
Iliescu Emil	1974

Maestri ai sportului pentru planorism

1.	Finescu Mircea	București	1957	39.	Dumitrescu Victor	Brașov	1978
2.	Gâlcă Gh.	Iași	1957	40.	Coțovanu Elena	Brașov	1980
3.	Petrovici Gh.	București	1958	41.	Lie Octavian	Brașov	1980
4.	Popa Ovidiu	București	1960	42.	Frantz Ion	București	1982
5.	Popovici Valeriu	București	1960	43.	Simion Marian	București	1982
6.	Roșianu Aurelia	București	1960	44.	Sidon Sergiu	București	1982
7.	Alexa Ioan	Iași	1962	45.	Togănel Ștefan	Tg. Mureș	1986
8.	Iliescu Emil	București	1962	46.	Voicu Constantin	București	1986
9.	Manu Paul	Ploiești	1962	47.	Căpușan Marin	Cluj	1986
10.	Pîslaru Vladimir	București	1962	48.	Covic Florian	Craiova	1986
11.	Șilimon Iolsif	Brașov	1962	49.	Țucă Gheorghe	Brașov	1986
12.	Coțofană Vasile	Iași	1962	50.	Popescu Marius	Brașov	1986
13.	Adăscăliței Mihai	București	1965	51.	Jurcă Fernanda	Deva	1988
14.	Enăchescu Titi	Brașov	1965	52.	Vlădescu Dorin	Brașov	1988
15.	Mihăiță Nicolae	București	1965	53.	Gheorghiu Ioan	Suceava	1988
16.	Romașcu Valentin	București	1965	54.	Iftode Petru	Iași	1991
17.	Zenovei Petru	Iași	1965	55.	Câmpean Simion	Deva	1991
18.	Pavel Ion	Iași	1965	56.	Rusu Mihai	Cluj	1991
19.	Bâdea Mihai	București	1965	57.	Crăciun Mircea	Brașov	1991
20.	Gionea Iuliu	Brașov	1966	58.	Porumbu Cătălin	Deva	1991
21.	Deliu Gh.	Brașov	1966	59.	Bojan Alex.	Arad	1991
22.	Jozsa Alex.	Tg. Mureș	1966	60.	Tudor Gh.	Brașov	1991
23.	Cismaș Viorel	Oradea	1966	61.	Tamaș Zoltan	Arad	1991
24.	Bărbuceanu Gh.	București	1967	62.	Radinoiu Radu	Craiova	1992
25.	Nagy Zoltan	Tg. Mureș	1967	63.	Opriș Mircea	Craiova	1994
26.	Burghină Ion	Craiova	1968	64.	Iorgov Cristian	Oradea	1994
27.	Grabcev Boris	București	1969	65.	Gheorghiu Dorina	București	1994
28.	Cirezaru Eugen	Tg. Mureș	1969	66.	Istrate Cristian	Tg. Mureș	1994
29.	Vlădescu Romeo	Brașov	1974	67.	Pânzaru Claudiu	Iași	1994
30.	Rosch Erwin	Brașov	1974	68.	Gazinschi Darius	Cluj	1994
31.	Otînjac Aurel	Iași	1974	69.	Trelea Sorin	Suceava	1994
32.	Răileanu GH.	Craiova	1974	70.	Preda Neculai	Cluj	1994
33.	Munteanu Ionel	Brașov	1974	71.	Vlădescu Mariana	Arad	1996
34.	Savastre Gh.	București	1975	72.	Câmpean Simona	Deva	1996
35.	Pascovici Const.	Brașov	1975	73.	Sofronie Loredana	București	1996
36.	Matta Arpad	Brașov	1977	74.	Stăuceanu Florin	București	1996
37.	Făgădaru Nicolae	București	1977	75.	Obadă Niculae	Iași	1996
38.	Andrei Constantin	Brașov	1978	76.	Cucu Ion	București	1996

Diploma F.A.I. „Paul Tissandier”

Diploma internațională „Paul Tissandier” este instituită de F.A.I. în 1952 și se acordă de către înaltul for din Paris, pentru toate disciplinele sportului aviatic, celor care în decursul întregii activități desfășurate au avut o prestație deosebită. Propunerile se fac de către federațiile naționale afiliate la F.A.I.

În România, pentru planorism au primit această distincție următorii:

1960 – Șilimon Iosif	Brașov
1963 – Finescu Mircea	București
1967 – Adăscăliței Mihai	București
1969 – Georgescu Gh.	București
1973 – Manu Paul	București
1973 – Bochiș Vasiliu	Baia Mare
1974 – Vlădescu Romeo	Brașov
1975 – Conțu Nicolae	Brașov
1976 – Coțofană Vasile	Iași
1977 – Demeter Zoltan	Tg. Mureș
1978 – Cismaș Viorel	Arad
1984 – Dragon Ion	Cluj
1986 – Cernișov Paul	Suceava
1991 – Crăiniceanu Petre	București
1992 – Novîțchi Vladimir	Brașov

Trebuie menționat că aceste diplome internaționale au fost acordate până în 1990 la propunerile Aeroclubului Central și nu totdeauna au fost respectate criteriile valorice. Printre cei nedreptățiți trebuie menționați, în mod special, instructorii Mircea Cârstoiu, Gheorghe Gâlcă, , Ovidiu Popa, Nicolae Mihăiță, Ștefan Togănel și Florian Covic.

CAPITOLUL X

DIVERSE

Date privind Federația Aeronautică Română

La Gothebourg în Franța, în cadrul adunării generale anuale din data de 12 august 1923, în urma expunerii de motive și propunerii lui Paul Tissandier, Aeroclubul Regal al României înființat în 1920 este afiliat oficial la F.A.I. (Federația Aeronautică Internațională înființată în 1905 cu sediul la Paris).

Comitetul Aeroclubului Regal Român (A.R.R.) este următorul:

- Președinte Alțeta Sa Regală Prințul Carol, succesor la tronul României.

- Prim vice președinte: Constantin Olănescu, fost ministru și președinte al Senatului, președinte al Ligii Aeriene Române.

- Vice președinți: Prințul George Valentin Bibescu, aviator (pilot 1910), V. Oromolo, Guvernator al Băncii Naționale.

- Membrii: Aristide Blank, directorul Băncii „Marmoroș Blank”, colonel G. Rujinsky, director superior al aeronauticii militare, inginer șef S. Sesefsky, directorul Aviației Civile.

- Secretar general: Căpitan comandor în rezervă Andrei Popovici, vechi zburător și director al Aeronauticii din Ministerul de Război.

Propunerea de afiliere și componența A.R.R. au fost votate în unanimitate de către delegați, Aeroclubul Român devenind Federația Aeronautică Regală Română (F.A.R.R.) care va activa sub această denumire până la 10 septembrie 1940, când regimul legionar o transformă în Federația Aeronautică Română, până la 28 ianuarie 1941.

Între 1941 și 1947 atribuțiile Federației sunt preluate pe rând din octombrie 1942 de T.A.R. (Tineretul Aviatic Român) până la 1 mai 1945, când acesta este desființat și urmează perioada tulbură de doi ani, de după război.

1945 – Din inițiativa comandorilor Andrei Popovici și Ion Stănculescu șeful Centrului Militar de pilotaj de la Buzău, în luna decembrie se reînființează Aeroclubul Regal al României, care cumpără imobilul actual din Bd. Lascăr Cartagiu 54.

Din 1947 până în 1950 Federația Aeronautică Română este reînființată având ca membrii fondatori pe Dumitru Ivan și Petre Crăiniceanu.

Din 1923 până în 1928 F.A.R.R. este condusă de facto de Prințul Valentin Bibescu și de comandorul Andrei Popovici.

Conferințe anuale ale adunării generale F.A.I. cu participări din România

Este necesar de menționat că în 1931 între 6 și 14 iunie, are loc la București cea de-a 29-a conferință a F.A.I. prezidată de Prințul George Valentin Bibescu, președintele acestui for.

*

La conferințele anuale F.A.I., România nu a fost reprezentată la toate aceste manifestări cu drept de vot, din

Începând cu 1930 F.A.R.R. are ca președinte pe distinsul aviator comandor Gheorghe Bănciulescu, până în 1935 la decesul acestuia.

Trebuie menționat că între 1927 și 1929 Prințul George Valentin Bibescu este ales vice președinte al F.A.I., iar de la 6 ianuarie 1930 devine președintele acestui for internațional, până la decesul său la 2 iulie 1941.

1938 – 1940 Vicepreședinte Egon Nasta, un excelent organizator, fost pilot din primul război mondial.

1940 – 1941 (cinci luni) Președinte Prințesa Ioana Cantacuzino, pilot civil din 1930 și secretar general Radu Mironovici pilot civil din 1937. din 1941-45 federația nu a avut activitate din cauza războiului.

1947 Se reînființează A.R.R. – Secretar general comandorul Andrei Popovici.

1947 – 1950 Secretar general Dumitru Ivan, pilot de turism din 1940.

1950 – 1957 CCAS și AVSAP s-au substituit federației de specialitate.

1957 Se reafiliază la F.A.R. – Secretar general Constantin Manolache, până în 1959

1959 – 1961 Secretar general Valeriu Popovici

1961 – 1962 Secretar general Ioan Lepădat

1962 – 1972 Secretar general Petre Istrate pilot civil și militar. Secretar general adjunct Mircea Frusina neaviator.

1973 – 1975 Secretar general colonel av. Nicolae Făgădaru, iar președinte general maior av. Aurel Răican, până în 1983 - Constantin Manolache vicepreședinte, din 1973 până în 2000.

1975 – 1979 Secretar general, colonel av. Aurel Caloianu.

1979 – 1984 Secretar general, colonel av. Dumitru Mateescu

1984 Secretar general, maior av. Constantin Nicolescu. Președinte general maior av. Dumitru Puiu, până în 1990.

1985 – 1997 Secretar general Adriana Dumitru profesor de educație fizică.

1985 – 1987 Președinte ing. av. Vasile Sabău.

1988 – 1990 Președinte colonel av. Romulus Bozeșan.

1990 – 1994 Președinte executiv Ovidiu Corneanu, instructor de zbor motor, apoi Constantin Voicu.

1998 - 2000 Secretar general, general av. Mereu Constantin.

Din 2000 secretar general Ilie Matei

cauza neachitării cotizațiilor anuale, în anumite situații trimișii noștri au avut numai statutul de observatori. Așa se întâmplă cu ruda săracă, dar și dezinteresată. Astfel se justifică pauzele de neparticipare din enumerarea care urmează.

1948 – Franța, Paris Ivan Dumitru

1958 – U.S.A. Ioan Steblea

1959 – URSS, Moscova Ioan Steblea

1959 – Spania, Madrid	Valeriu Popovici	1980 – Noua Zeelandă, Auckland	col. Dumitru Mateescu și Const. Manolache
1962 – Grecia, Atena	Petre Istrate	1981 – Japonia, Tokyo	col. Dumitru Mateescu și Const. Manolache
1964 – Israel, Tell-Aviv	Petre Istrate	1984 – Cehoslovacia, Praga	Toma Mihai – Depart. aviația civilă
1965 – R.F.G., München	Petre Istrate și Napoleon Ionescu	1985 – India, New Delhi	ing. Vasile Sabău
1967 – Elveția, Lucerna	Petre Istrate	1989 – Bulgaria, Varna	col. Romulus Bozeșan
1968 – Anglia, Londra	Petre Istrate	1990 – Ungaria, Budapesta	Adriana Dumitru – prof. educați fizică
1969 – Finlanda, Helsinki	Petre Istrate	1991 – Germania, Berlin	Adriana Dumitru
1971 – Elveția, Lucerna	Petre Istrate	1992 – Grecia, Atena	Adriana Dumitru
1973 – Irlanda, Dublin	col. Nicolae Făgădaru	1993 – Israel, Tell-Aviv	Adriana Dumitru
1974 – Australia, Sidney	col. Nicolae Făgădaru	1994 – Turcia, Antalia	Adriana Dumitru
1976 – Iran, Teheran	col. Aurel Caloianu și Tinu Manoliu	1995 – Africa de Sud, St. City	Adriana Dumitru
1979 – Cipru, Nicosia	ing. Mircea Finescu și gen. Grigore Ionescu		

Contribuții ale F.A.R.R. și F.A.R.

1923-1940 - Sprijin pentru organizarea și desfășurarea raidurilor interbelice și a diverselor cupe interne și externe (raidurile europene, asiatice și africane).

- Mitingurile interne ale asociațiilor și aerocluburilor pentru propaganda aviației.

- Omologarea de recorduri naționale la toate disciplinele (avion, planor, parașutism, aeromodelism).

1947-2000 - Calendarul sportiv de participare la competițiile interne și externe, omologarea recordurilor interne la zborul cu motor, planorism, parașutism, ultra-ușoare, deltaplane și parapante cu și fără motor, astronautică, etc.

Aerocluburi și asociații aviatice înființate

1904 – Prințul G.V. Bibescu înființează la București primul „club aviatic”, pe care îl dotează cu un balon captiv, botezat „România”, achiziționat și achitat de el.

1912 – La București se constituie „Liga Națională Aeriană” care până la înființarea în 1920 a A.R.R. se ocupă de propagandă și sprijin în probleme aeronautice.

1926 – Se înființează A.R.P.A. (Asociația Română pentru Propaganda Aviației). Persoană juridică la 14 martie 1927. Asociația ARPA a contribuit mult la dezvoltarea aviației noastre civile și militare până la desființarea sa de către regimul comunist la 20 octombrie 1947. A înființat începând din 1930 școli de pilotaj cu motor, la Cluj, Cernăuți și București și de planorism din 1935 la București, Iași și Câmpina. Directori în ordine: gen. Gh. Rujinschi, prof. Nour Marinescu, Jorj Bojan și Spiridon Vârnav.

1928 – 17 decembrie, se înființează de către Politehnica din București „Cercul Aero-Tehnic” care va avea prestații meritorii până în 1938. acesta este condus de ing. prof. Dionisie Germani.

1929 – Asociația „Bucovineană” la Cernăuți, germenul viitoarei constituirii în 1932 a Aeroclubului Bucovinei.

1930 – În memoria Prințului Mircea Cantacuzino decedat într-un accident aviatic, se înființează „Asociația Mircea Cantacuzino” care va înființa școala de pilotaj la București de zbor cu motor, unde va forma până în 1938 mulți și valoroși piloți. (Printre instructorii deosebiți cităm

pe Maximilian Manolescu, Petre Ivanovici și Constantin Abeles.)

1932 – Se constituie la Cernăuți „Aeroclubul Bucovinei” care va înființa prima școală organizată de planorism din România în 1932, și care va fi absorbită de ARPA în 1935.

1932 – Aeroclubul Brașov, înființat la 14 iunie 1931, primește statutul de persoană juridică la 21 iulie, având la conducere președinte pe comandorul Andrei Popovici și ing. Vladimir Timošenco, secretar general. Acest aeroclub va avea și el un aport deosebit în dezvoltarea aviației Române, prin piloții formați în Țara Bârsei la școlile de la Ghimbav, zbor cu motor, aerodromul I.A.R. și Sânpetru pentru planorism, precum și cercurile de aeromodelism.

1933 – La Craiova se înființează la 21 octombrie „Aeroclubul Olteniei” care primește statutul de persoană juridică la 1 februarie 1934, președinte Ilie Gănescu. Aici se vor deschide în viitor școli de zbor cu motor și de planorism, în apropierea orașului, care vor avea un bun randament.

1933 – Inimosul propagandist Geroje Popoiu înființează la București Asociația „Cultul Aeronautic” care nefiind sprijinit pe măsura entuziasmului său, se va auto dizolva destul de repede.

1935 – Căile Ferate Române nu se lasă mai prejos și la 14 iulie înființează „Asociația Aviatică C.F.R.” care va crea multe școli de pilotaj cu motor și planorism la Arad, Cluj, Iași, București etc. fiind în mare concurență benefică cu ARPA, cu rezultate excelente cantitativ și calitativ în formarea piloților. Primul director al asociației a fost ing. Bosie Codreanu.

1936 – Ploieștenii sprijiniți inițial de asociațiile petroliere particulare locale, înființează „Aeroclubul Prahova” care va avea în viitor o școală de zbor cu motor lângă Ploiești și una de planorism la Câmpina. Primul coordonator al aeroclubului ing. Geroje Țintea.

1946 – Politehnica din București înființează „centrul Aeronautic Universitar” care va funcționa numai un an, afiliată la O.S.P. (Organizația Sportului Popular, care la 20 octombrie 1947 va desființa toate asociațiile și aerocluburile aviatice și le va lua întregul patrimoniu).

Instituții de stat care au cooperat organizatoric cu Federația Aeronautică Română (F.A.R.) și Federația Aeronautică Regală Română (F.A.R.R.) sau au substituit-o

1932 – S.S.A. (Subsecretariatul de Stat al Aerului) – 1936 noiembrie. D.A.C. (Direcția Aviației Civile) director Radu Irimescu, pilot din primul război Mondial.

1936-1937 – M.A.M. (Ministerul Aerului și Marinei) ministru ing. Nicolae Caranfil, unul dintre cei mai buni organizatori ai aviației civile și militare care a realizat o mare dotare și modernizare.

1938-1940 – M.A.M. ministrul general de armată Paul Teodorescu, de asemenea ca și antecesorul său, excelent sub toate aspectele. Directori ai D.A.C. Scarlat Rădulescu și comandor Alexandru Marcu.

1940-1945 – Ministerul Aerului (M.A.) ministru general de escadră av. Gheorghe Jienescu. Pentru aviația sportivă se înființează T.A.R. (Comandamentul Tineretului Aviatic Român) 1942-1945 comandanți comandori av. Gheorghe Botez și Constantin Georgescu „Șarpe”.

1946-1948 – Activitatea redusă și neoficială tolerată de D.G.A.C. (Direcția Generală a Aviației Civile) din Ministerul Transporturilor și din 1947 de F.A.R.

1948-1950 – D.G.A.C. director comandor av. Eugen Pădure (dependenți de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor).

1950-1953 – C.C.A.S. (comisia Centrală a Aviației Sportive dependentă direct de Președinția Consiliului de Miniștrii) președinte Vasile Scorțea, adjunct Dumitru Ivan până în 1951 apoi Marin Muscalagiu.

1953-1954 – A.V.T.C.F. (Asociația Voluntară pentru Tineret și Cultură Fizică, dependent de Ministerul Apărării Naționale) președinte general Precup, luptător comunist în războiul civil din Spania.

1954-1959 – A.V.S.A.P. (Asociația Voluntară pentru

Sprijinirea Apărării Patriei) dependent tot de același minister. Președinte generalul Paraschiv. În 1955 se înființează „Aeroclubul Central”, condus din 1957 până în 1959 de Constantin Manolache și apoi până în 1962 de Valeriu Popovici.

1960-1971 – Aviația sportivă și federația de specialitate sunt preluate de U.C.F.S. (Uniunea pentru Cultură Fizică și Sport) până în 1967, când se transformă în C.N.F.S. (Consiliul Național pentru Cultură Fizică și Sport, subordonate Ministerului Tineretului și Sportului) până în 1972 când primește din nou un stăpân militar.

1972-1989 – Aviația Sportivă trece sub tutela Departamentului General al Aviației Civile (condusă de militari) D.G.A.C. director general maior Aurel Răican până în 1984, apoi general Dumitru Puiu până în 1990.

De la 1 noiembrie 1972, Aeroclubul Central devine A.C.R. (Aeroclubul Central Român) având aceleași atribuții, în special activități legate de învățământul aviatic concretizate în cursurile teoretice și practice de zbor în aerocluburile teritoriale, antrenamentul și selecționarea sportivilor de performanță în vederea competițiilor interne și externe, la toate disciplinele aviatice.

1990-2000 – După revoluția din decembrie 1989, aeroclubul coordonator primește denumirea de Aeroclubul României în subordonarea Ministerului Transporturilor și Autorității Aeronauticii Civile din România și își recapătă vechiul sediu al F.A.R.R. din bulevardul Lascăr Catargiu 54.

Federația de specialitate rămâne în vechiul sediu al Ministerului Tineretului și Sportului din str. Vasile Conta (fost C.N.F.S.).

Aeroclubul României este încredințat instructorului motorist Ovidiu Corneanu, care devine și președinte executiv al F.A.R. până la 1 septembrie 1994, când în funcția de director al Aeroclubului României și cea din Federația de specialitate, sunt preluate de instructorul planorist și Maestru al Sportului Constantin Gabriel Voicu.

Mediatizarea

Mediatizarea activităților din aviația sportivă a fost în general deficitară de-a lungul timpului. O mică excepție a făcut-o perioada interbelică și primul deceniu din socialism când a existat această preocupare, oglindită în revistele de specialitate, iar prin coloanele ziarelor se mai strecura sporadic și câte o informare destul de telegrafică, apoi și acestea s-au stins încet și sigur.

Acum, când prin puzderia de ziare, posturi de radio și, în special, prin televiziune, care are avantajul de a prezenta vizual aceste activități se întreprinde mai mult decât foarte puțin, față de alte sporturi ca oina sau popicele care se bucură de o popularizare și o informare mai generoasă, desigur și datorită implicării mai serioase din partea federațiilor de specialitate, trebuie tras din nou un semnal de alarmă.

De ce oare acest sublim sport aviatic este văduvit de cea mai elementară informare și propagandă? În primul rând din vina și nepăsarea organelor de coordonare a activităților de aviație sportivă, care au firesc această îndatorire și care au obligația de a se implica a se zbate și a se bate, pentru informarea publicului, sigur dornic de a cunoaște realizările din acest domeniu.

Cinstit vorbind, între a da cu piciorul sau cu mâna într-o minge, a arunca cu o bilă sau a ridica o halteră ori a da cu pumnii la cap (denumit probabil ironic și „sportul nobil”), consider că este o mare diferență, față de sporturile aviatice, unde pentru a forma un pilot sau un parașutist până la atingerea măiestriei sportive se folosesc unelte specifice sofisticate și costisitoare la care se adaugă curajul și o îndelungată pregătire tehnică și experiență. Doresc să nu fiu interpretat greșit, nu am intenția de a minimaliza însemnătatea și aportul ramurilor sportive și a eforturilor ce se depun, dar cu sporturile aviatice se comite o mare nedreptate care trebuie curmată pentru ca tineretul să poată beneficia de valențele superioare și nu în ultimul rând educative prin aviație.

Între cunoștințele necesare și experiența unui pilot de performanță la planorism, în special, unde sportivul se străduiește prin acumulări continue din diverse și multe discipline, să smulgă din tainele naturii și să le domine, este cred o mare diferență față de săritura la groapa cu nisip. Subliniez din nou că nu am intenția de a minimaliza nici o ramură sportivă, având înțelegere pentru toate, iar pentru

unele chiar o mare admirație, însă o mai bună ierarhizare a valorilor, consider că este necesară, precum și o altă optică în popularizarea sporturilor aviatice care să înlocuiască această situație anormală care se perpetuează cronic.

Nu intenționez să fac comparații, deoarece fiecare disciplină sportivă are farmecul, specificul unic și merite incontestabile pentru atingerea marilor rezultate, dar „să dăm Cezarului ce este al Cezarului”.

Cu câte competiții sau manifestări de planorism cu explicațiile de rigoare, însoțite de imagini sugestive se poate mândri „Televiziunea”? mult prea sporadicele crâmpie de la Teleenciclopedie sunt comentate de neinițiați care mai mult strică prin informarea incompetentă. Dacă s-ar apela la specialiști, aceștia cu entuziasm și profesionalism ar da ajutor calificat chiar fără pretenții materiale, mulțumiți de propaganda făcută corect.

Talentații noștri planoriști fac minuni de tenacitate și măiestrie în zborurile de concurs și performanță, solitari și modești, fără să aștepte ovațiile stadioanelor sau pompoase felicitări care de fapt li s-ar cuveni cu prisosință pentru încercările și solicitările la care sunt supuși în zbor. Foarte puțini sunt aceia care știu de exemplu că într-o probă de performanță cu taxarea vitezei medii pe traseu în circuit de 500 km (deci cu aterizare la locul de plecare după parcurgerea distanței respective) pilotul „petrece” în aer în funcție de condițiile atmosferice, între șase și opt ore, în care timp gonește cu planorul cu viteze de până la 250 km pe oră pe anumite porțiuni ale rutei, concomitent fiind confruntat cu o complexă navigație aeriană pentru a se menține pe traseu, consultând în permanență harta, manipulează instalația de radio comunicare de la bord și fotografiază punctele obligatorii de control de la sol, întâmpinând și dominând situații limită, în permanență fiind preocupat de tactica zborului pentru reușită. Acestea sunt, în mare, o parte a problemelor de rezolvat concomitent, cărora trebuie să le facă față. În zborurile pentru cucerirea marilor înălțimi, unde exploatează energii naturale specifice, pentru a bate mereu la porțile stratosferei are de înfruntat temperaturi de până la minus 60 de grade C, diminuarea oxigenului, și nu rare ori pericolul blocării comenzilor de pilotaj, din cauza depunerilor masive de gheață care pot avea ca efect ruperea în aer a aparatului. Cu titlu informativ menționez că recordul național de înălțime absolută de peste 11.000 m, realizat în 1977, este inferior recordului mondial cu mai puțin de 4000 m. Piloții noștri au traversat în repetate rânduri în zbor liber Carpații și s-au întrecut în spectaculoase competiții în Alpi.

Efortul normal într-un zbor de performanță sau concurs, în care acest aparat „mai greu decât aerul” se menține continuu în zbor fără motor multe ore, în general deasupra unor terenuri necunoscute, adesea ostile și pline de perverse capcane primejdioase, se execută cu un mare consum psihic și fizic, transpirația de multe ori „rece” pătrunde prin densele țesături ale parașutei pe care o poartă în spinare, până la voalura acesteia. Pentru toate aceste preocupări complexe din timpul zborului „sportiv”, modestului pilot planorist nu i se aduc nici aplauze și, în general, nici felicitări și, oricum, nu se bucură de o minimă mediatizare care i s-ar cuveni cu prisosință.

Am enumerat numai câteva dintre „bagatele” cu care se confruntă planoriști noștri de performanță, iar colegii lor

parașutiști care dețin numeroase recorduri mondiale, dintre care unele absolute „definitive”, după ce părăsesc aeronava la sute sau mii de metri înălțime, aterizează la punct fix pe o batistă sau fac acrobație solitari sau în grup, înainte să deschidă parașuta, după care evoluează în spectaculoase și pretențioase suprapuneri. Pe scurt trebuie amintită și măiestria piloților motoriști și planoriști „acrobați” care stârnesc admirația spectatorilor la meetingurile aeriene ca soliști sau în formații, unde virtuozitatea, curajul și solicitarea fizică sunt de excepție.

Această sumară și palidă descriere a „nimicurilor” la care sunt supuși slujitorii aviației sportive, pentru care mediatizarea continuă să fie deficitară, sperăm să ducă la o altă optică absolut necesară, pentru ca acești umili și umiliți împătimiti ai zbrului să fie cunoscuți.

Se ocupă spațiile de mediatizare cu tot soiul de banalități, vulgarități și inutilități cu duimul, dar pentru informarea și propaganda acestui sport care atinge sublimul și poate îndruma tineretul către o activitate tehnică multidisciplinară nu se mai găsește loc și interes.

Reviste periodice de aviație sau de informare aviatică 1909 – 2000

Apariție:

1909 – **Aviatorul** săptămânal al asociației amatorilor pentru ideile aviatice și mecanice, București. S-au editat patru numere.

1910 – **Revista aeriană și automobilă** – apariție lunară a Asociației Mihai Cerchez – București. Editată în șase numere (mai-octombrie).

1912 – **Aviațiunea** editată lunar de Asociația Mihai Cerchez, București, 12 numere.

1917 – **Almanahul ilustrat al aviatorilor** editat de Gerge Popoiu la Iași.

1921-1927 – **Aeronautica Română** editată lunar la București de Comandamentul Aeronauticii.

1925-1926 – **Aeroplanul**, revistă umoristică editată bilunar la București de Asociația de aviatori.

1925-1930 – **Aripa** editată săptămânal la București de Aeroclubul Regal Român.

1926-1936 – **Aeronautica** editată lunar la București de Inspectoratul General al Aeronauticii.

1927-1947 – **România aeriană** editată lunar la București de Aviația Civilă sub înaltul patronaj al Casei Regale.

1931 – **Aerosport** editată bilunar la București de Aviația Civilă și transformată după 12 numere în **Aviația**.

1931-1933 – **Aripa** publicație bilunară a Aeroclubului Regal Român, redactată de Andrei Popovici.

1931-1932 – **Aviația** editată bilunar la București de Aviația Civilă.

1933-1935 – **ARPA**, buletin informativ lunar al Asociației Române pentru Propaganda Aviației – București, transformată în 1935 în revista **ARPA**.

1933 – **AVIAȚIA**, publicație lunară a Asociației Tehnicienilor și Inginerilor de Aviație, editată la București.

1934 – **Zborul nostru**, publicație lunară care apare un an.

1934 – **Aerul**, editată lunar de Aeroclubul Olteniei care după trei numere se transformă în **Aripa Olteană**.

1934-1937 – **Aripa Olteană**, editată lunar la Craiova de Aeroclubul Olteniei.

1934-1936 – **AVIACHIM**, editată la București, de George Popoiu. Din 1936 își schimbă titlatura în **AVIA**.

1935-1937 – **Revista ARPA**, apare bilunar (derivată din buletinul informativ **ARPA**) care în aprilie 1937 se transformă în **Cerul nostru**, editată tot de Asociația ARPA – București.

1935-1937 și 1939-1940 – **Aerosport magazin**, publicație lunară a Asociației de publicitate aviatică din București. Director Pompei Cristescu.

1935-1938 – **Motor**, revistă ilustrată săptămânală, editată de Asociația tehnică sportivă din București.

1936 – **Cultul aeronautic**, editată sporadic un an de G. Popoiu la București.

1937-1941 – **Cerul nostru**, apariție bilunară a Asociației ARPA – București.

1937-1941 – **Revista aeronautice și marinei**, editată lunar de Secretariatul de Stat al Aerului și Marinei.

1938 – **Aviația și Marina Română**, editat trei numere tot de SSA.

1941-1942 – **Magazin aeronautic**, editat lunar de Secretariatul de Stat al Aerului (SSA).

1942-1945 – **Revista Aeronauticii**, editată lunar de Ministerul Aerului și Marinei (între 1945-1948 apare sporadic).

1942-1944 – **Aripi românești**, editat lunar de Ministerul Aerului și Marinei. Din 1945-1947 se transformă în **Zburătorii României**.

1945-1947 – **Aripi noi**, editată lunar de Ministerul Transporturilor.

1945-1976 – **De veghe**, publicație lunară a Ministerului Apărării Naționale.

1945-1955 – **Aviația**, editată lunar de Direcția Generală a Aviației Civile.

1946-1966 – **Apărarea Patriei**, editată lunar de Ministerul Apărării Naționale.

1949-1956 – **Șoimii Patriei**, apariție lunară coordonată de Aviația Civilă și Militară.

1950-1954 – **AVIAȚIA SPORTIVĂ**, editată lunar de Comisia Centrală a Aviației Sportive.

1954-1990 – **Sport și Tehnică**, editată lunar de Comisia Națională pentru Educație Fizică și Sport, apoi de U.C.F.S.

1954-1960 – **Pentru Apărarea Patriei**, editată lunar de A.V.S.A.P. din M.A.N.

1955-1957 – **Aripile Patriei**, apariție lunară coordonată de AVSAP.

1970-2000 – **Tehnum** supliment lunar al revistei **Modelism**, cu spațiu pentru problemele aviației prin grija dr. ing. Cristian Crăciunoiu.

1972-1990 – **Pentru Patrie**, editată lunar de Ministerul Apărării Naționale cu spațiu rezervat pentru aviația militară, în special.

1979-1990 – **Aripi**, revistă internă lunară editată de I.C.A.-Ghimnav.

1981-1992 – **Almanah Știință și Tehnică** editat lunar la București.

1984-2000 – **Modelism** editată lunar la București datorită ing. Ion Albescu și Cristian Crăciunoiu.

1991 – **Aripi** – un singur număr – editată de Aeroclubul României.

1991-2000 – **Aeronautica**, editată trimestrial de Muzeul Aviației – București cu sprijinul Comandamentului Aviației Militare.

1992-2000 – **Aviația** editat lunar la Deva de Fundația Daco-Română și a iubitorilor aviației din jud. Hunedoara (prof. I. Becherete).

1996-2000 – **PAS** – Paginile aviației sportive – editat trimestrial la Rădăuți, sub îndrumarea instr. Planorist Ion Gheorghiu.

1990-1995 – **START 2001**

1997-2000 – **Top Gun** – Cluj, director Cătălin Berariu, editată trimestrial în condiții grafice deosebite.

Roadele de vârf ale planorismului

Așa cum am mai subliniat în decursul lucrării, planorismul ca abecedar al aviației a pregătit o mare cantitate de piloți dezvoltând pasiunea pentru zbor și a propulsat „pe cei chemați” către treptele superioare de instruire și măiestrie aviatică în ramurile cele mai pretențioase și complexe ale zborului.

La planorism unii piloți de performanță au atins limitele măiestriei de la noi, dedicându-se special acestei faze de vârf unde talentul și pregătirea i-au propulsat în fruntea ierarhiei. Voi cita numai o parte din cei care au strălucit în mod special și s-au detașat prin prestațiile lor devenind campioni și deținători de recorduri sau făuritori de performanțe deosebite. Enumerarea lor într-o ordine aproximativ cronologică va începe cu instructorii planoriști care i-au îndrumat și inițiat în tainele marii performanțe pe discipolii lor, piloții sportivi.

Gheorghe Brănescu, Mircea Finescu, Mircea Cârstoiu, Emil Iliescu, Gh. Gâlcă, Gh. Cucu, Ovidiu Popa, Attila Csomos, Viorel Cismaș, Paul Manu, Zoltan Nagy, Sandor Jozsa, Rodica Popescu, Gogu Petrovici, Stelian Mihașiu, Romeo Vlădescu, Titi Enăchescu, Nicolae Mihașiu,

Marian Simion, Arpad Matta, Ștefan Togănel, Gh. Țucă, Victor Dumitrescu, Marius Popescu, Elena Coțovanu, Fernanda Jurcă, Mariana Giurgiu-Vlădescu, Simion Câmpean, Claudiu Pânzaru, Cătălin Porumbu, Alexandru Bojan, Petru Iftode, Radu Rădinoiu. La care se adaugă cu aceeași aureolă piloții sportivi de performanță Valentina Ghinea-Delaport, Antoaneta Ștefănescu, Aurelia Roșianu-Gheorghiu, Dorina Gheorghiu, Simona Câmpean, Mihai Bânda, Vladimir Pâslaru, Valentin Romașcu, Iosif Șilimon, Ion Alexa, Petru Zenovei, Ion Pavel, Boris Grabcev, Ion Burghină, Doru Vlădescu, Gh. Deliu, Lie Octavian, Erwin Rosch, Sergiu Sidon, Mircea Opriș, Mircea Crăciun, Darius Gzinschi, George Tudor Mihai Rusu, Dan Noje, Cristian Istrate, Cristian Iorgov. Este necesară o precizare, în special după 1960 o mare parte din instructorii planoriști au provenit din rândurile piloților sportivi de performanță.

Acrobația cu planorul constituie o altă latură a măiestriei care până în 1950 nu s-a manifestat în mod deosebit. Apoi până în 1970, la mitingurile aeriene în special s-au evidențiat în formație de trei planoare, Mircea Finescu, Petre Crăiniceanu și Ovidiu Popa, după care a urmat

o altă redutabilă formație compusă din Mihai Iliescu, Gh. Gâlcă și Paul Manu. Toți cei menționați mai sus au fost și acrobați soliști la care trebuie adăugați Titi Enăchescu, Romeo Vlădescu și Sandor Jozsa pentru perioada menționată. După 1970 până la sfârșitul secolului, odată cu apariția planoarelor metalice și în special a bilocului IS-28 acrobația superioară abordată științific a inaugurat o nouă etapă și o mai mare răspândire, care a entuziasmat spectatorii la mitinguri prin prestațiile de excepție realizate de Mihai Albu, Marian Simion, Ștefan Togănel și Ioan Gheorghiu. Din 1988 s-au organizat aproape anual campionate naționale de acrobație cu planorul la care s-ai distins în mod deosebit Simion Câmpean, Ion Duma, Ștefan Togănel, Gh. Stamate, Alexandru Miron și Nicolae Preda, printre ceilalți valoroși participanți concurând și două fete Dorina Gheorghiu și Mariana Vlădescu.

De asemenea, trebuie menționați piloții Eduard Benkö, Simion Câmpean, Vasile Pop și Gh. Stamate care au încântat publicul la mitingurile din țară și străinătate cu grupul de patru planoare executând diverse formații complexe, demonstrând virtuozitate și măiestrie deosebită.

În afara elitei piloților planoriști de performanță și acrobație, trebuie amintiți instructorii de zbor cu motor, deveniți vârfuri profesionale în aviația sportivă care provin din planoriști și care în multe cazuri au continuat să zboare cu pasiune cu planorul. Aceștia sunt: Teodor Negulici, Alexandru Zecu, Constantin Goșman, Gh. Zavate, Petre Cristescu, Ștefan Calotă, Ilie Crâșmaru, Ioan Giorgi, Ruxandra Agache, Elena Bulgaru, Elena Simina, Constantin Onciu, Tadeus Slonețchi, Teofil Ciotloș, Tudor Camen-Comănescu, Gabriel Ioniță, Niculae Conțu, Titi Enăchescu, Filip Ștefan, Octavian Ulici, Gheorghe Uță.

În afară de cei citați până acum din aviația sportivă, o mare parte din cei care au deprins arta zborului prin abecedarul planorismului și au urcat treptele superioare la aviația utilitară, sanitară, în activitatea de transport public sau de apărare a spațiului aerian, o parte dintre aceștia slujitori de vârf ai aripilor românești vor fi pomeniți în rândurile următoare.

La transportul public sau zborul de linie cum se obișnuiește a se spune în mod curent sunt câteva exemple relevante ale unor distinși și valoroși piloți, care după mulți ani de zbor, cu multe mii de ore de zbor acumulate și multe milioane de kilometri parcurși, își aduc aminte cu impresionantă sensibilitate și apreciere de zborul cu planorul, care i-a marcat și care în diferite ocazii nu uită să redea amintiri răscolitoare din perioada plutirii în aer fără ajutorul motorului.

Voi reda pe scurt câteva din aceste confesiuni sau manifestări.

Aurel Niculescu – în 1952 la Popești Leordeni, în formare ca pilot de linie, „fugea” pe jos câțiva kilometri buni până la școala vecină de planorism de la Dudești-Cioplea pentru a mai „ciupi” un zbor cu planorul!

Niculae Anghel – fost instructor motorist și pilot remorcher la aviația sportivă devenit distins pilot de linie (unul dintre eroii aterizării forțate în Cipru din 1962, când I.L.-18, lăsat total de cele patru motoare la 7000 metri, l-a făcut planor și a parcurs 130 de km peste Mediterană aterizând perfect pe plaja insulei, pasagerii neavând habar prin ce au trecut). Nicu în perioada 1951-1953 când ateriza

la Tg. Mureș cu I.L.-2 sau I.L.-10, îmi solicita un zbor cu „scândurica” cum îi spunea el planorului, după care își continua cursa. (identic proceda la Arad în 1941 Băzu Cantacuzino)

Ioan Botezatu – pilot de BAC-111 și instructor navigator, al cărui fiu Aurelian este și el pilot de linie și instructor pe Airbus-320, își amintește cu plăcere perioada de planorist începător la Iași în 1948 și cea de pilot de performanță din 1961, amintiri pe care le deapănă cu plăcere și har, la întâlnirile anuale de la Sânpetru ale veteranilor planoriști.

Petru Tămășdan – instructor planorist din 1947, zboară la aviația militară de transport până în 1954 când optează pentru aviația civilă utilitară și apoi de transport public unde devine instructor la I.L.-18. Este prezent de 17 ani la toate revederile anuale ale veteranilor planoriști la care ridică interesante probleme legate de planorism. De asemenea, în diverse publicații nu încetează să aducă elogii planorismului care l-a format și de care a rămas atașat în continuare. După pensionarea de la TAROM mai bine de un deceniu a fost arbitru la campionatele de planorism.

Ilie Crâșmaru – pilot planorist din 1947, apoi instructor motorist, pilot remorcher și acrobat de excepție în aviația sportivă trece în 1964 la TAROM și devine în 1974 printre primii comandanți de Jet-Boeing-707, școliți în Statele Unite. La întâlnirile anuale ale veteranilor planoriști este aproape nelipsit și povestește cu entuziasm și talent despre scurta sa experiență de planorism, pretinzând că cel mai frumos zbor al său de neuitat din prodigioasa lui carieră a fost acela în care s-a desprins singur de la sol pentru prima dată cu planorul!

Florian Gârjoabă – format planorist în 1951 la Sânpetru este nelipsit la întâlnirile menționate ale planoriștilor. Pilot de linie pe BAC-111 și navigator între 1956-1982, este autorul unei impresionante atitudini de respect și admirație. După pensionarea din 1982, vechii aviatori se întâlneau lunar la un restaurant central din București. Cu aceste prilejuri, o dată zărindu-l la o masă pe fostul său șef de pilotaj de la Sânpetru ing. Mircea Cârstoiu, s-a așezat în genunchi în fața lui și i-a sărutat mâna!

Daniel Blanc și Aurel Tatcu – piloți planoriști sportivi formați la Clinceni în perioada 1970, după terminarea studiilor în 1974 la școala militară de la Bobocu și repartizarea lor la TAROM în calitate de copiloți pe BAC-111, după efectuarea curselor dădeau năvală la Clinceni pentru a zbura împreună cu planorul biloc Blanik.

Desigur că exemplele ar mai putea continua pentru ilustra diversele manifestări de atașament și recunoștință pentru trăirile superioare prilejuite de inegalabilul zbor cu planorul.

Pentru că suntem la subiectul slujitori ai zborului de linie să-i cităm pe cei care inițial au fost instructori planoriști și apoi au lucrat în acest domeniu de vârf:

Petru Tămășdan	pilot IL-2, IL-10 și IL-18 instructor
Ovidiu Popa	copilot IL-2 și navigator IL-18
Petre Datculescu	navigator IL-18
Vasile Petcu	pilot comandant AN-24
Niculae Conțu	copilot AN-24
Gabriel Ioniță	pilot comandant AN-24 și BAC-111
Aurel Iana	pilot comandant Boeing 707

În continuare urmează lista cu o parte din foștii planoriști piloți și navigatori la zborul de transport public (LARES, TARS și TAROM):

Ion Alexandru	Constantin Grivei
Vasile Bâzgu	Adona Hagiu
Teodor Băjenaru	Aurel Iana
Ion Berenghi	Gabriel Ioniță
Ion Biberi	Jumolea Aurelian
Daniel Blanc	Jumolea Ioan
Ion Bobaru	Iuliu Kulcsar
Ion Botezatu	Florin Langă
Gh. Budeanu	Alecsandu Lăzărescu
Ion Burea	Ion Mihai
Ion Calotă	Niculae Milea
Alexandru Chiril	Ion Mistor
Grigore Chiriță	Vladimir Negoită
Niculae Conțu	Aurel Niculescu
Ilie Crâșmaru	Vasile Petcu
Gheorghe Crețeanu	Ovidiu Popa
Petre Datculescu	Stelian Popescu
Ion Drăgănescu	Ion Sabău
Niculae Făgădaru	Ion Sandu
Andrei Floroiu	Tadeus Slonețchi
Beniamin Gabrian	Ion Staicu
Alexandru Ganea	Petre Tămășdan
Florin Garjoabă	Aurelian Tatcu
Florentin Georgescu	Decebal Vasiu

Aviația militară, alt domeniu de vârf al măiestriei, cu toate specialitățile de zbor, dar în special vânătoarea reactivă unde, pregătirea și virtuozitatea este împinsă la limitele maxime a avut și are în continuare izvorul inițial de piloți formați în aviația sportivă la planorism. Numărul piloților militari care își au originea de zburători la această disciplină este foarte mare și ar fi aproape imposibil să-i cităm pe toți. Din sursele de informare avute îi amintim pe următorii:

Alexe Rusen	Izbașa Ilie
Atanasescu Vasile	Lăzărescu Niculae
Bărbulescu Ștefan	Maco Alexandru
Boboc Petre	Maluțan Vasile
Bochiș Sorin	Mariș Corneliu
Bojan Alexandru	Mândruțiu Virgil
Bojic Ștefan	Munteanu Aurel
Bodnar Dumitru	Munteanu Ion
Botezat Aurel	Necrelescu Niculae
Budean Gheorghe	Nicoară Iosif
Bujor Ștefan	Obreja Petru
Cârjan Constantin	Opriș Constantin
Cioponea Rodica	Orha Petru
Chiriță Grigore	Papămere Ion
Cucu Nicolae	Pârvulescu Dan
Făgădaru Niculae	Păun Alexandru
Gabor Cezar	Popescu Marius
Galea Ion	Popescu Teodor
Ghiță Eugen	Puiu Dumitru
Griober Petru	Rădulescu Liviu
Iacob Alexandru	Sabău Aurel
Ionescu Ion	Sabău Ioan
Irimescu Grigore	Stăvilă Marian
Iulius Laurențiu	Spurcaci Roman
Ivan Niculae	Stroia Niculae

Surugiu Victor	Toma Viorel
Susai Vasile	Toth Attila
Șerban Niculae	Valeriu Ion
Tămășdan Petru	Văleanu Ion

Cei citați mai sus au fost vârfuri în aviația militară, comandanți de mari unități, iar doi au ajuns la gradul de general. Astfel generalul maior Puiu Dumitru a condus Departamentul Aviației Civile între 1984-1989 și nu scăpa ocazia să pomenească de instructorul lui de la planorism Costică Ignat.

Trebuie menționat în mod special colonelul aviator Nicolae Făgădaru planorist din 1944, care a fost unul dintre primii piloți de vânătoare cu reacție, mulți ani comandant adjunct al Școlii de Ofițeri de la Bobocu, apoi între 1973-1975 a condus Aeroclubul Central al României, perioadă în care cu greu consimțea să se mai dea jos din planoarele de performanță, iar în perioada următoare când a lucrat ca navigator la TAROM a continuat să zboare cu planorul îndeplinind normele pentru insigne internațională de performanță C-ul de Aur cu un diamant și obținând titlul de Maestru al sportului pentru planorism!

Nu au fost nominalizați piloții militari care au absolvit Școala de Ofițeri de la Bobocu în perioada 1973-1993 care au fost repartizați la aviația sportivă devenind piloți remorcheri de planoare, instructori de zbor cu motor sau planorism. Aceștia se regăsesc în cuprinsul lucrării la diverse capitole.

În țările civilizate cu mare tradiție și răspândire în practicarea planorismului, „militarii” se antrenează în unitățile militare și au concursuri naționale și mondiale de planorism separate de cele civile! În Polonia încă din 1930 existau centre militare de planorism care formau instructori de zbor pentru planoare. La unul din aceste centre la Ustjanova, în 1934 au absolvit aceste cursuri următorii ofițeri aviatori trimiși special de statul Român:

Cpt. av. Luchian Alexandru
Cpt. av. Georgescu Gheorghe
Slt. av. Lavinschi Eugen
Slt. av. Andrei Gheorghe
Slt. av. Bagdat Niculae
Slt. av. Ceușu Titus
Slt. av. Mărculescu Gheorghe
Slt. av. Strugalis Mihai
Slt. av. Tifescu Gh.
Slt. av. Trandafirescu Virgil

Între 1938-1939 urmând cursuri de specialitate în țară, la Sânpetru au fost brevețați instructori cpt. Pârvulescu Gh. și adjutanții av. Chihulescu Iosif și Iordăchescu Florin, iar în 1942 adjutanții stagieri de rezervă Babei Gh., Cazan Pastia, Neofit Ioan, Mihăilă Marcu, Macri Costică, Macri Nicolae și Wagner Marcel.

După 1970 piloții militari ofițeri av. Bojan Alex., Galea Ion, Popescu Marius, Pleșa Dumitru, Gherghișan Dumitru, Ifrim Const. și Ispirescu Mihai. Dintre aceștia cinci au obținut și insigne de performanță C de Argint, C de Aur și chiar Diamante.

Trebuie făcută mențiunea că o parte dintre piloții utilitari și de transport public au fost și piloți militari, astfel au fost enumerați într-una dintre aceste categorii.

Sisteme de lansare a planoarelor

În cadrul capitolului de început GENERALITĂȚI am expus pe scurt mijlocele de lansare a planoarelor de-a lungul timpului. Acum se vor da detalii privitoare la acest subiect, în special pentru cele patru sisteme practicate în România.

În perioada începuturilor planorismului aceste lansări se făceau cu frânghii rigide care aveau un randament slab. După 1920 în Germania se adoptă frânghia elastică *sandou* care va avea o epocă de glorie (până după a doua conflagrație mondială) folosită ca metodă de lansare, în special de la pantele care se pretau la acest sistem.

Lansare cu sandoul

Sandoul (în original SANDOW) era confecționat dintr-o multitudine de fire subțiri de cauciuc cu o secțiune de 1 mm², în stare de repaus (între 600 și 1200 de fire), totalitatea acestora fiind învelită într-o cămașă de protecție foarte rezistentă de bumbac care permitea tensiunea și extensiunea firelor elastice din interior. Capetele acestei funii elastice se continuau cu o funie rigidă de cânepă cu noduri de care trăgeau cei 6 până la 12 lansatori, dispuși egal în V-ul format de sandou. Vârful V-ului avea un inel care se agăța de cârligul din botul planorului. Partea elastică însuma cam 2/3 din lungimea totală a ansamblului. În stare de repaus partea rigidă împreună cu cea elastică aveau o lungime de cca. 15-20 m pentru fiecare latură a V-ului.

Numărul participanților la tracțiune era stabilit în funcție de greutatea planorului de lansat și de intensitatea vântului. În situații speciale pentru decolarea unor planoare foarte grele sau îngreunate, se apela la două sandouri cuplate la cârligul de lansare.

- Grupa de zbor de la Codlea, condusă de A. Ledeganck și Otto Bellinger folosește sandoul încă din 1930. De asemenea, Pastior la Sibiu tot din 1930.

- Școala de la Cernăuți folosește încă din 1932 sandoul achiziționat din Germania, instruiți de Nollo Bucevschi.

- În 1935-1936 punctul de zbor de la I.A.R.-Brașov era și el dotat cu un sandou pe care îl foloseau în special pe șes la primele teme de zbor.

- La Vinga lângă Arad, în 1936 tinerii elevi de la școala de arte și meserii coordonați de prof. Ladislau Braun zboară planorul Ujonk, construit anul anterior, tot prin lansare la sandou îndrumați inițial de ing. Er. Berențan din Timișoara.

- Tot din 1936 școala de la Câmpina beneficiază de aportul sandoului cu un bun randament folosind dealul din capătul de nord-vest al aerodromului având ca instructori pe Nollo Bucevschi, cu experiență de la Cernăuți din anii anteriori. Din 1938 de la înființare și la școala de la Dudești-Ciopea folosește la faza A, acest sistem, deasemenea și școala de la Dezmir-Cluj.

După 1936 acest sistem de lansare simplu, practic, ieftin și nepoluant se răspândește repede la toate școlile de la noi, lansarea în sine constituind un exercițiu fizic benefic și chiar amuzant. Școlile de pantă de la Sânpetru, Dezmir, Birtin, Mocrea și Cucuteni folosind metoda cu multă eficacitate și randament.

Trebuie menționat că cei care au avut o preocupare continuă de întreținere a sandoului ferindu-l de variații mari

de temperatură și umiditate, protejându-i cămașa exterioară prin ungere cu parafină, etc. i-au dublat timpul de exploatare și i-au asigurat randamentul „mecanic”.



1930 Codlea - lansare la sandou

Remorcajul la automobil

În 1919 berlinezul Schwerdt face pe aerodromul Temelhof de lână Berlin, încercări de zbor cu planorul remorcat de automobil. După această dată în Statele Unite, țara automobilului, această metodă de lansare a planoarelor mai ales în zonele de șes, ia amploare și ca urmare a ineficienței sandoului în aceste zone.

În acest fel ingeniozitatea pionierilor planorismului fac din automobil un mijloc de lansare accesibil. Totuși acest sistem de lansare nu va strălucii și nu va avea perioadă prea mare de întrebuințare atât datorită înălțimii destul de mici care se câștiga, randamentului ritmicității starturilor și în ultimă instanță detronării sistemului de către automosor.

La noi în țară, posibil chiar pe plan mondial, inaugurarea o face ing. Henri August care în martie 1909 în apropierea Bucureștiului la Pantelimon, lansează, încă de la începutul experimentărilor planorului său biplan, prin acest mijloc. Reușește astfel să execute în opt zile peste douăzeci de lansări remorcat cu un cablu de cca. 30 de metri, tractat de un automobil FIAT cu o putere de 15 cai!

Până în 1932 când la Sibiu ing. Egon Pastior face câteva încercări prin aceeași metodă, nu se mai consemnează utilizarea remorcajului de către automobil, la noi în țară.

În 1933 Ilie Mosora prezintă planorul construit de el, la București pe aerodromul Cotroceni fiind remorcat de un automobil pregătit pentru acest scop. Tot din acest an și până în 1936, la Cernăuți, Nello Bucevschi instruieste pentru A și B, utilizând un Buik american, pus la dispoziția școlii de către medicul Octav Bârlă, Robert Meidler și Emanoil Fluor și ei elevi piloți.

1935-1936 la Brașov ing. Hubert Clompe utilizează pentru instruire un automobil FIAT 520 de 40 CP donat în acest scop de prof. univ. Dionisie Germani, președintele Cercului Aero-Tehnic al Politehnicii din București.

Tot între 1936-1937 la Timișoara pe terenul de la Cioca studentul ing. Erast Berențan zboară și își instruieste colegii pe planorul Hol's der Teufel construit de ei, cu ajutorul remorcajului la automobil.

La școala de la Câmpina între 1937 și 1938, pe baza experienței acumulate la Cernăuți, Nello Bucevschi folosește

la instruire remorcajul auto, pe terenul destul de scurt al aerodromului.

Așa cum am menționat mai la început acest sistem de lansare costisitor și cu randament scăzut, nu a făcut epocă și s-a stins destul de repede în favoarea automosorului.

Remorcajul la automosor

Primele lansări de planoare prin remorcare cu ajutorul unui tambur pentru înfășurarea cablului sunt menționate a fi avut loc în Statele Unite încă din 1900, când Octav Chanute folosește în acest scop un motor electric pentru acționarea mosorului de rulare a cablului de tracțiune. Sistemul este preluat în Europa abia către sfârșitul deceniului al treilea (1927) când austriacul Robert Kronfeld utilizează pentru învârtirea tamburului-mosor un motor cu ardere internă a unui automobil modificat în acest scop, cu o putere de 40 de cai putere.

Sistemul dovedindu-se practic și cu un randament bun este adoptat și se răspândește cu repeziciune, constituind și astăzi modalitatea cea mai ieftină și eficientă pentru lansarea planoarelor.

Îmbunătățirile continue aduse în timp de la automosoarele adaptate din automobile cu puteri maxime ale motoarelor de 60 CP care acționau un singur tambur, au evoluat la agregate special construite, cu doi tamburi pentru înfășurarea cablului și cu posibilitatea de auto deplasare, pentru ca în ultimul deceniu al secolului XX să se ajungă la patru tamburi acționați pe rând de același motor care dezvoltă peste 300 CP cu care se obțin frecvent înălțimi de peste 500 m, cu declanșare automată.

Această evoluție a fost posibilă datorită progreselor tehnice și necesităților din ce în ce mai complexe datorate dezvoltării planorismului. Puterea motoarelor a crescut în funcție de evoluția planoarelor și a greutății lor. Trebuie menționat că încă de la început a apărut necesitatea unui sistem de siguranță pentru tăierea cablului de remorcare de la automosor, în situații speciale, mai ales a nedeclanșării cablului de la planor, problemă rezolvată la începutul deceniului opt, când s-a realizat declanșarea automată de la planor în apropierea unghiului critic de remorcare (sistemul German TOST). Prin mutarea declanșatorului din botul planorului către centrul de greutate, câștigul de înălțime obținut a îmbunătățit sensibil randamentul (1950-1970 – declanșator bilateral – din 1960 monodeclanșator de burtă).

Să urmărim acum evoluția și dotarea la noi cu acest sistem.

În 1935 la Brașov cu sprijinul uzinei I.A.R. ing. Hubert Clompe adaptează un autocamion în automosor, ridicând cu un cric roțile din spate la care a adăugat la janta roții un tambur „mosor” pentru înfășurarea cablului și un sistem rudimentar de siguranță, pentru tăierea acestuia în caz de necesitate.

La Arad în 1938, ing. Victor Poruțiu sprijinit de atelierele C.F.R. transformă un automobil Auburn de 40 CP în automosor după un proiect propriu. Acest automosor va lucra cu bun randament, până va fi înlocuit în 1941 cu un automosor Röder construit în acest scop în Germania.

Încercări reușite de transformare a unui autovehicul în automosor au mai avut loc la Câmpina în 1938 de către Nello Bucevschi și în 1939 la Petroșani de ing. Gh. Hye cu

ajutorul societăților petroliere, miniere sau metalurgice care sprijineau tehnic școlile respective (de asemenea la Dudești-Cioplea și Reșița).

Din 1939 din inițiativa forurilor de stat care tutelau aviația civilă, se importă din Germania patru automosoare stabile cu un tambur de tip Röder cu motor de camion Opel cu șase cilindri de 80 CP. Acest import se repetă în 1941 când se mai achiziționează 12 bucăți care vor lucra până în spre anii 60 (la unele din acestea se vor adapta, în timp, motoare Ford cu opt cilindri în V cu o putere de 95 de cai).

După 1950 datorită necesităților create de planurile mari de formare a piloților planoriști, C.C.A.S. proiectează cu ajutorul ing. Marius Orădeanu și ing. Victor Stroescu din serviciul tehnic și execută în cadrul atelierelor proprii S.E.M.A.T. de la Otopeni, între 1951 și 1952 un număr de 14 automosoare cu câte doi tamburi, acționate de câte un motor de autocamion Ziss de 100 CP. La confecționarea lor o mare contribuție a avut-o pilotul instructor Carol Podgurschi, tehnician de înaltă calificare, șeful acestor ateliere, și în special Niculae Marinescu și Victor Zaiț.

Aceste automosoare care au funcționat cu mare randament până după 1965, au constituit un mare ajutor la realizarea planurilor sufocante din perioada 1951-1955.

În 1955 se importă din Cehoslovacia patru automosoare mai puternice de 150 CP tip Hercules cu doi tamburi, stabil (fără posibilitatea de autodeplasare). Puterea sporită a acestui automosor a mărit randamentul de lansare a planoarelor grele, în special a celor de dublă comandă tot mai frecvent folosite în instruire.

În 1958 se importă șase automosoare tip Hercules II de 150 CP cu posibilități de autodeplasare – motor cu 6 cilindri în linie, cu alimentare cu benzină.

În 1962 se importă alte 6 bucăți din tipul îmbunătățit Hercules III cu autodeplasare proprie cu o putere sporită la 220 CP și ca și cele anterioare tot cu doi tamburi de înfășurare a cablului. Motorul cu 8 cilindri în V cu motorină.

În 1970, Întreprinderea de Construcții Aeronautice Ghimbav, achiziționează din Germania Federală automosorul Tost cu doi tamburi și autodeplasare, cu o putere a motorului de 210 cai putere, care după 1985 intră în dotarea Aeroclubului Sânpetru.

Între 1983 și 1986, la solicitarea Serviciul Tehnic al aviației sportive Întreprinderea de Reparații Auto Suceava, pe baza documentației tehnice a mosoarelor Hercules și Tost, realizează un puternic automosor bitambur cu auto deplasare, dotat cu motor Raba de 259 CP produs în Ungaria. În total se livrează 16 exemplare cu care sunt dotate toate aerocluburile din țară. Tehnica remorcării la automosor s-a îmbunătățit continuu. La noi în țară s-au organizat la București-Giulești în 1942 și la Clinceni în 1943-1944, cursuri de specialitate în cadrul cărora tehnica remorcării și a întreținerii automosoarelor în mod corect s-au făcut cu multă competență de către Ilie Moraru și Tiberiu Ardeleanu.

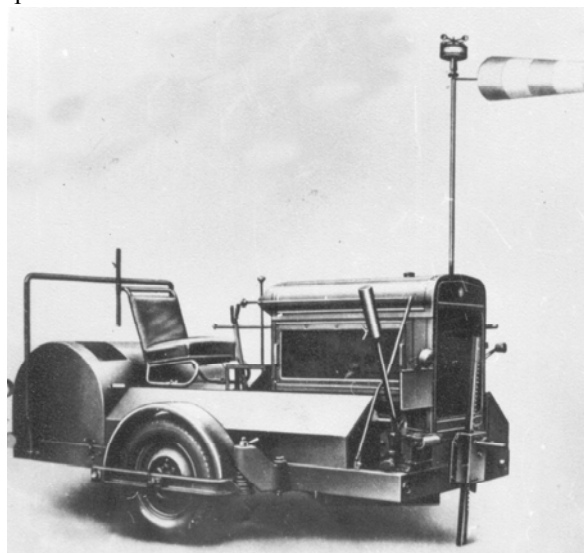
Această necesitate de abordare corectă a tehnicii de remorcare a mărit randamentul și eficiența sistemului, eliminând situațiile neplăcute ale începutului, când remorcarea era lăsată în special în seama șoferilor din școlii, care prin reflexul profesiei trăgeau planoarele cu putere constantă, astfel că în ultima treime a remorcajului neslăbind progresiv tracțiunea, dădeau naștere la tangaje violente ale

planorului care solicitau nepermis rezistența aparatului de zbor și a cablului de remorcaj ce se rupea mereu, pilotul planorului neavând motive să se simtă prea bine.

Comunicarea între locul de decolare a planorului, cu automosorul a cunoscut o evoluție continuă, de la semnalele codificate cu fanionul, la cele optice luminoase, apoi la legătura telefonică între punctul de zbor și agregatul de remorcare, până la ultima realizare și cea mai eficientă, comunicarea radio între toți participanții la lansare.

O problemă permanentă a fost transportul cablului de la mosor la locul de lansare. Aceasta a cunoscut soluții diferite în timp. Transportul cu ajutorul participanților la zbor (căratul cablului cu spinarea, sistem foarte folosit în lipsa altor mijloace, cu mare solicitare fizică datorită frecării de sol, care creștea odată cu mărirea distanței), apoi folosirea „calului” a redus efortul elevilor, piloți, pentru ca atunci când posibilitățile au permis, să se mărească și randamentul prin transportarea cu mijloace mecanizate, motocicletă, automobil, tractor de mică putere sau chiar autocamion.

În afara metodelor citate, -sau făcut încercări diverse de readucere a cablului la locul de lansare, prin sisteme fixe la sol, echipate cu motoare ușoare stabile (un gen de automosoare miniaturizate, cu cablu subțire în diametru). Acestea nu au dat un randament mulțumitor și nu s-au impus.



Automosor Röder (1939-1955)



Automosor Hercules II (1955-1965)



Automosor Hercules III (1962 - 1992)

Remorcajul la avion

Necesitatea remorcării planoarelor de către avion a apărut inițial datorită dorinței de etalare a acestora la demonstrațiile aviatice începând din 1927 în Germania, pentru ca apoi să devină un mijloc rapid de transportare între două aerodromuri și de readucere a planoarelor de la zborurile de distanță, din ce în ce mai frecvente.

La început sistemul de cuplare a cablului de remorcaj se făcea printr-o instalație sofisticată, cu o tijă lungă care pornea de la longeronul principal a aripii superioare a avionului, care avea o rigidizare verticală în apropierea stabilizatorului și continua pe deasupra ampenajului vertical, terminându-se cu un declanșator rudimentar. Soluția fiind complicată constructiv și nedând satisfacție, după primele tatonări s-a ajuns la sistemul cel mai simplu și eficient, declanșatorul fixat pe extradosul bechiei avionului, sistem care dăinuie cu succes și în prezent. Cablul de remorcăre a cunoscut și el evoluții și îmbunătățiri în timp. De la cablul de oțel cu elasticitate redusă și cu lungimi care au variat între 80 și 20 de metri s-a adoptat mai întâi funia de cânepă de dimensiuni mai scurte între 40 și 25 de metri și apoi cea de nailon cu certe avantaje în ce privește elasticitatea și prin aceasta la o atenuare substanțială a șocurilor în remorcaj pe timp rafalos sau cu puternice scuturături pe verticală, datorită curenților ascendenți și descendenți. Este de menționat și faptul că s-au făcut încercări de remorcăre și cu tijă fixă de 6-8 m cu sistem cardanic la capetele de cuplare, care însă nu au dat rezultate satisfăcătoare (în perioada războiului la planoarele de transport).

Avioanele remorchere la început au fost cele utilizate și construite în cu totul alte scopuri, acestea fiind adaptate cerințelor de remorcăre a planoarelor. Astfel de la avioanele întrebuințate ocazional s-a ajuns la cele concepute special acestui scop. Evoluția în timp s-a concentrat asupra puterii motoarelor, vitezei ascensionale și a calităților de decolare și aterizare scurtă de pe terenuri mici, pentru a fi eficiente la scoaterea planoarelor din ce în ce mai grele din terenuri pretențioase.

De asemenea, trebuie menționat că de la remorcărea unui singur planor s-a ajuns la remorcărea a două și trei planoare de către același avion pentru ca recordul să ajungă la cinci planoare remorcate de un AN-2.

La noi cele mai întrebuințate tipuri de avioane au fost Fleet 10G, PWS-26, Fieseler Storch, PO-2 și PZL-104 Wilga

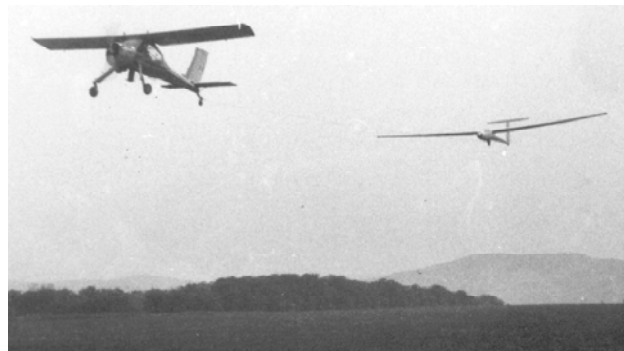
construit special în acest scop, precum și I.A.R.-39 (pentru planoarele de transport). S-au mai folosit ocazional I.C.A.R. M23b, Caudron-59, S 35 Maurane Soulner, Potez XXV, Klemm-35, RWD-8. I.A.R.-822B, IAK-18, Zlin-526, AN-2 și elicopter Ka-2.

În anumite perioade la noi remorcajul la avion a constituit sistemul de instruire direct în dublă comandă care, deși mai costisitor s-a dovedit benefic. Acest prim experiment s-a făcut la tabăra de la Calan în 1948 la insistențele lui Valentin Popescu, pentru ca în anii 60 să devină un mod normal de instruire. Cred că trebuie menționat și faptul că între 1935 și 1945 anumiți *corifei* ai planorismului de la noi au făcut din remorcajul la avion un mare savantlâc și o mare gogoriță, când de fapt, acest sistem este mai simplu decât remorcajul la automotor, pe care tinerii învățați l-au practicat cu dezinvoltură și fără probleme, de la începutul instruirii lor, la mosor, până la răspândirea remorcajului la avion care impune și costuri mult mai mari și un randament scăzut la numărul de lansări.

În România primul remorcaj la avion a avut loc la 30 iulie 1933, cu ocazia mitingului aviatic de la Sibiu, când entuziastul ing. Egon Pastior cu un planor Grunau Baby I, construit de el a fost remorcat cu un avion I.C.A.R.

Messerschmit 23-b, cu un motor de 100 cai putere, de către celebrul Nicolae Evghenovici, la o înălțime de 1500 de metri.

După această dată, acest sistem a fost practicat mai ales în cadrul mitingurilor aviatice de propagandă din țară, transportul planorului făcându-se mult mai ușor și mai spectaculos. Sunt de remarcat în 1935 două traversări ale Carpaților în remorcaj la avion, efectuate de la Brașov la Iași de ing. Hubert Clompe și tot de la Brașov la București cu două planoare remorcate, pilotate de Valentin Popescu și Hubert Clompe.



Remorcaj la avion

Piloți remorcheri

Cu mica excepție a începutului, pilotul remorcher a devenit o specialitate, care are rafinate și subtilități impuse de cuplul avion-planor, tehnica remorcării în situații diferite create de condițiile meteorologice, de relief sau specificul misiunii, cum ar fi depănarea planoarelor aterizate forțat pe terenuri greu accesibile etc. Experiența și măiestria acestor „cărăuși modești și dibaci” are un rol foarte important. Nu toți piloții remorcheri dețin calificarea pentru depănare de pe terenuri dificile, cu grad ridicat de risc.

Enumerarea piloților remorcheri care în marea lor majoritate au fost prieteni de nădejde ai planoriștilor cu care s-au înfrățit, o consider o datorie. Cer anticipat scuzele de rigoare pentru inerentele omisiuni.

Din perioada de început 1933-1940 sunt de amintit adjutanții Nicolae Evghenovici, Petre Ivanovici, Gheorghe Ciocârlan și Nicolae Onose, ing. Nicolae Popescu-IAR, căpitan av. Ion Popescu-Oiță, căpitan av. Alexandru Papană, maistru militar pilot Georgică Popescu și instructorii civili de zbor Ion Romanițeanu și Carol Podgurschi. Aceștia au folosit avioanele ICAR 23b, Potez XXV, Maurane Saulnier S-35 cu motor rotativ, Caudron-59, Fleet 10-G.

După 1941 remorcajul la avion se extinde prin cursuri speciale, numărul piloților remorcheri ca „specialitate” crește și câștigă în experiență și calitate. Pentru perioada cuprinsă până în 1946 menționăm pe Haralambie Simion, Pastia Cazan, Ioan Neofit, Marcel Wagner, Gh. Babei, Nicolae și Constantin Macri, I. Ciocoiu care au folosit avioane Fleet, Klemm-35, PWS-26.

Din 1943-1945, planorismul militar întrebunțează avioane PWS-26, IAR-38 și, în special, IAR-39, având ca piloți pe ofițerii Mircea Găbureanu, Mihai Bazac și adjutanții Ion Focșa, Dumitru Rusu, Alex. Fulicea, Săvel Curelaru, Ion Calotă, Ștefan Enciu, Ion Mitulescu, Gh. Vlad, Petre

Rădulescu, Gh. Dunagi, Marin Pătru, Const. Alexandru și Romulus Lustig.

După 1947 și, în special de la reluarea oficială a activității aviației sportive din 1948, piloții remorcheri se înmulțesc datorită extinderii acestui sistem și ca urmare a unei activități susținute de zbor. Cităm pe următorii:

Constantin Goșman, ing. Gh. Rado, Ion Crăciunescu, Vasile Petrilă, Nicolae Pelin, Hans Gab, Darie, Mihai, Vasile Constantin, Petre Istrate, Ion Babană, Petre Ticușan, Gh. Dunagi, Vasile Ștefan, Ștefan Niță, Marin Pătru, Lazăr Pascu, Alexe Cara, Costică Mitrofan, Dumitru Guzik, Petre Cristescu, Valeriu Cioargă, Ion Panduru, Mihai Ionescu, Mircea Păun, Ilie Crâșmaru, Ion Giorgi, Ștefan Calotă, Emil Achim, Nae Constantinescu, Gh. Lungu, Iancu Simu, Gh. Zavate, Mircea Șurubaru, Costică Onciu, Tadeus Slonețchi, Georgeta Prăjbeanu, Gh. Duvlea, Ion Neagoe, Gh. Jianu. Au folosit RWD-8, PWS-26, Fleet, Fieseler Storch, PO-2, IAK-18, Zlin-326.

La aceștia s-au mai adăugat și instructorii planoriști Petre Crăiniceanu, Gogu Petrovici, Aurel Bucur, Popa Gh. și Mihai Adăcăliței pentru aceeași perioadă, până în 1960 când instructorii planoriști aproape în totalitate au devenit și piloți motoriști cu intenția expresă de a executa și remorcarea de planoare la școlile respective. Printre aceștia cităm pe Valeriu Popovici, Gh. Gâclă, Paul Manu, Zoltan Demeter, Sandor Jozsa, Romeo Vlădescu, Vasiliu Bochiș, Viorel Cismaș, Titi Enăchescu, Nicolae Conțu, Ion Dragon, Vasile Coțofană, Const. Opriș, Const. Coco Andrei, Victor Dumitrescu. Au folosit avionul special de remorcaj PZL-104 Wilga.

După 1970 trebuie citați piloții remorcheri Vasile Gabor, Nicolae Marin, Szabadi Imre, Ioan Berenghi, Florentin Georgescu, Dorin Rusu, Paul Cernișov, Valeriu

Aftanasiu, Ion Galea, Aurelian Jumolea, Octavian Ulici, Gh. Uță și maiorul Dumitru Pleșa.

Din 1975 când absolvenții școlii militare de la Bobocu sunt repartizați și la aviația sportivă, majoritatea celor distribuiți la planorism până să dobândească și calificarea de instructori de planor, devin remorcheri pe Wilga. Cităm: Ovidiu Corneanu, Mircea Vartolomei, Ion Pușcaș, Gh. Udrescu, Eugen Oprea, Ionel Vasile, Gh. Șuba, Ștefan Chirilă, Vasile Gafița, Sorin Brașov, Vasile Neaga, Marius Florea, Ion Vancea, Gabriel Ioniță, Viorel Perța, Vasile Dima, Ion Duma, Gh. Șerban, Gelu Savu, Stelian Filip, Petru Cormoș, Andraș Petho, Dumitru Gherghișan, Josef Paisz, Aurel Iana, Haralambie Pentilescu, Cornel Șindrilaru, Dorel Hodea, Marcel Chelaru, Alexandru Bojan, Alex. Marton, Adrian Totolici, Adel Ștef, Laszlo Balasz, Viorel Popa, Gheorghe Manicea, Mihai Ispirescu, Savu Schintee, Nicolae Oprescu, Ion Ruginosu, Gheorghe Stamate, Grațian Tânc, Liviu Mareș, Laurențiu Ghergheluță, Florin Pop, Cristian Duma, Ion Duma, Niculae Obadă, Radu Rădinoiu, Alexandru Bortos, Gh. Văsui, Cornel Moisi, Costică Chirea, Marin Vasiliu, Traian Ungureanu și Neculai Preda fără școala militară.



Avion remorcher PZL-104 Wilga

Cei mai longevivi remorcheri au fost Carol Podgurschi 1939-1960, Constantin Goșman 1947-1975 și Petre „Titi” Cristescu 1950-1080.

Pentru a întregii lista celor care au onorat în mod deosebit remorcul planoarelor trebuie să cităm piloții de încercare Octavian Băcanu și Mihai Albu, precum și distinșii piloți de linie comandori Mihail Pavlovski, Radu Tomiuc și Boris Ferderberer, Ion Popescu „Oiță”-Roseți și celebrul pilot acrobat cpt. Alexandru Papană.

Traversarea Carpaților

Înălțimile semețe ale munților au constituit un obstacol major în calea zborurilor de distanță și totodată o mare provocare. Ca și în cazul Alpilor piloții temerari și bine antrenați au încercat și au reușit să înfăptuiască acest deziderat. Din aprilie 1949 și până în noiembrie 1965 pe parcursul unui deceniu și jumătate, lupta cu munții Carpați a constituit o preocupare și o ambiționare a piloților planoriști aproape în totalitate instructori de zbor. Marea lor majoritate au reușit performanța, doi au trebuit să renunțe întorcându-se din drum, iar unul mai insistent a aterizat chiar în mijlocul munților pe valea Buzăului la Crasna, deteriorând planorul.

După 1965 și până la sfârșitul secolului interesul pentru traversarea Carpaților s-a stins și nu s-a mai înregistrat nici o tentativă, cu toată evoluția notabilă a planoarelor din dotare, un motiv fiind și posibilitatea de a efectua zboruri lungi de peste 600 de kilometri în circuit, care să evite traversarea munților.

Zborurile montane atât de prețuite și frecvente în regiunea Alpilor și Pirineilor au dus la performanțe de răsunet prin utilizarea din plin și în permanență a generoaselor ascendențe date de curenții ondulatorii, în Europa. În America de Nord, munții Sierra Nevada, în special, sau cei din cele două mari insule din Noua Zeelandă, judicios și continuu exploatate au dus la parcurgerea de distanțe de peste 2000 km. În țara noastră a existat o preocupare oarecare în anii 1960-1975 la Sânpetru-Brașov, când piloții de performanță Octavian Lie, Niculae Borș, Ioan Strete, Gh. Deliu, Victor Dumitrescu alături de instructorii Romeo Vlădescu, Ionel Munteanu și Titi Enăchescu au efectuat valoroase zboruri experimentale, în special în regiunea Bucegilor, pe timp cu vizibilitate bună, utilizând în special ascendențele termo-dinamice.

Să enumerăm acum cele unsprezece traversări reușite ale Carpaților.

21 aprilie 1949 – Instructorul Constantin Atanasie cu planor Olympia Meise de la Sânpetru jud. Brașov la Borzești lângă Onești jud. Bacău pe lângă pasul Oituz după un parcurs de 110 km.

14 iunie 1950 – Mihai Adăscăliței, șeful de pilotaj al școlii Sânpetru cu planorul biloc Kranich având la bord pe elevul instructor Gh. Mihăilescu, traversează pe valea Buzăului și aterizează la Smeeni jud. Buzău parcurgând 130 km.

21 iunie 1950 – Instructorul Ovidiu Popa de la Sânpetru cu planor Weihe traversează tot pe valea Buzăului și după un zbor de excepție aterizează în nord-vestul Bulgariei la Verbiane după un parcurs de 297 km.

14 iulie 1950 – Același Ovidiu Popa decolat tot de la Sânpetru cu un planor Sohaj aterizează la Ciulnița în Bărăgan după ce a parcurs 201 km, traversând tot pe valea Buzăului.

13 iunie 1951 – Șeful de pilotaj de la Dezmir-Cluj, Gh. Cucu la bordul unui planor Sohaj II decolat de pe aerodromul școlii clujene realizează un zbor memorabil de 318 km aterizând la Ziliștea-Buzău pe aerodromul militar. Traversarea s-a făcut, tot pe valea Buzăului, iar zborul în care a realizat pentru prima dată peste 300 km pe teritoriul României i-a adus lui și țării prima insignă de internațională C-ul de Aur.

15 iulie 1957 – Șeful de pilotaj Manu Paul de la Sânpetru cu un planor biloc RG-2 „Partizan” având la bord pe elevul antrenamentist Alex. Firezan traversează tot pe valea Buzăului și aterizează pe aerodromul Strejnicu-Ploiești după un parcurs de 90 km (măsurat în linie dreaptă de la decolare la aterizare).

15 iulie 1957 – Instructorul Iuliu Gionea de la Sânpetru îi însoțește pe cei doi cități mai sus pilotând un planor RG-5 „Pescăruș” și aterizează tot la Strejnicu-Ploiești.

28 iulie 1957 – Instructorul Romeo Vlădescu, tot de

la Sânpetru cu un planor IS-3D traversează prin pasul Oituz și aterizează pe aeroportul Bacău, după un parcurs de 140 km.

8 iunie 1958 – Comandantul Școlii Dezmir-Cluj ing. Niculae Conțu împreună cu instructorul ing. Stelian Mihașiu la bordul unui planor biloc RG-2 „Partizan” decolați de la Sânpetru, traversează pe valea Buzăului și aterizează pe aeroportul Băneasa după ce au parcurs 140 km.

Iulie 1962 – Comandantul școlii Sânpetru ing. Romeo Vlădescu la bordul unui planor semilaminar IS-4 traversează pe valea Buzăului și după un parcurs de 160 km aterizează pe aerodromul militar de la Ianca jud. Brăila.

14 noiembrie 1965 – Pilotul de performanță Nicolae Mihăiță, viitor instructor, cu prilejul concursului de zbor de înălțime desfășurat la Sânpetru, după atingerea înălțimii de 7000 metri este dirijat prin radio să zboare spre sud, întrucât plafonul de nori coborâse foarte jos și spargerea lui în regiunea muntoasă constituia un pericol. Aterizarea a avut loc pe aerodromul Strejnicu în condiții normale de

vizibilitate.

Merită a fi consemnate încă două traversări de regiuni muntoase realizate de instructorul șef Eugen Cernescu la 22 iunie 1939 cu un planor Baby de la Sânpetru în apropiere de Tg. Mureș la Leordeni, prin traversarea masivului Perșani și cea a instructorului Paul Manu de la Dezmir care la 8 iunie 1955 cu un planor Sohaj a traversat zona Apusenilor pe valea Crișului Repede aterizând în Ungaria după un parcurs de 260 km.

La apariția acestei lucrări se va fi împlinit o jumătate de veac de la prima traversare a Carpaților în zbor liber cu planorul. Îmi permit să redau articolul pe care l-am publicat în revista AVIAȚIA Nr. 7 din iunie 1949, care a fost reprodus și în „Istoricul zborului fără motor din România” din 1972 a lui Gh. Cucu. Consider că la peste 25 de ani de la apariția lui în lucrarea menționată, îmi pot permite să-l reactualizez. Încurajat de aprecierile primite pe parcursul celor cinci decenii scurse de la publicarea lui, îl redau în continuare.

Cum am traversat Carpații cu planorul

21 aprilie 1949 Sânpetru-Brașov.

Era cam 11 și jumătate când Ovidiu Popa, intrând în biroul instructorilor îmi spune:

– Sunteți chemat la pantă, să faceți un zbor de antrenament. Bate vestul tare!

– Bine, mulțumesc! răspund eu.

Toceam terminasem cu „scriptologia”. Scot nasul afară și adulmec: cer senin, vânt puternic, o zi foarte bună de „termică pură cu vânt”. Mă gândesc: „Poate plec către Brețcu! De când aștept o ocazie să fac cei 50 de kilometri pentru insigna de argint!

Îmi iau costumul îmblănit de zbor și pornesc spre pantă, urmărind zborul liniștit al unui planor Baby care patrula grațios în curentul ascendent al coastei. Urc la cota 65, unde găsesc la start planorul Olympia Meise gata de zbor. Mă uit la el întrebător și-i spun în gând: „Ce zici, pițigoile? Ești gata? Poate facem azi un drum!” Iar planorul, parcă înțelegându-mi gândul, îmi face ștregărește din ochi: „Sunt gata”.

La ora 12,30 decolez din sandou. Mă desprind ușor de pământ și încep să mă simt în „lumea mea”. Timp de 30 de minute zbor la mică înălțime, peste culmea dealului, din cauza vântului care slăbise puțin.

Baby-ul aterizează și în momentul următor, vântul reluându-și intensitatea, curentul ascendent îmi dă posibilitatea de a mă ridica repede peste cota 180, unde variometrul (cel mai iubit instrument al planoristului când arată „urcarea”) îmi indică declanșarea unui curent ascendent termic. Înscriu planorul în spirală și continui astfel, rotind în termică până la 1400 metri, unde ascendența slăbește și apoi se termină. Este ora 13 și 15 minute. Mă îndrept spre pantă, deoarece vântul puternic mă deplasase frumuseț departe, peste dealul Lempeșului. Țin linia dreaptă și-mi consum aproape 500 metri, deasupra satului Sânpetru, urmărind mișcarea din curtea școlii, drumul căruțelor și al tractoarelor care ară neîncetat sau care, abia ieșite din uzinele „Tractorul” din Brașov, fac rodajul prin împrejurimi.

Mă întorc la locul de unde prinsesem prima dată

termica, în speranța că voi mai găsi... bunăvoință. Și nu m-am înșelat, pentru că abia ajuns în punctul cu pricina și acul variometrului saltă vesel spre 3-4 metri urcare pe secundă. Încep din nou să spiralez și pasărea care mă poartă ascultătoare parcă se răsfăță gingaș în rotirea de vultur.

Deschid geamurile cabinei și respir adânc aerul tare, înviorător. Mă uit din când în când pe planșa instrumentelor de bord, pentru a controla intensitatea curentului ascendent, cu 4 metri pe secundă. Planorul stă cuminte în spirală și am impresia că a învățat să zboare singur.

Dar curentul ascendent începe să slăbească, și cu el urcarea. Acul variometrului coboară lent de la urcare 4 metrii la zero. Altimetrul îmi indică înălțimea de aproape 1600 metrii. Încerc să mai prind ceva, dar acesta este plafonul curentului ascendent. Ca și prima dată, merg în linie dreaptă spre dealul nostru, pierzând timp și înălțime. Privesc ceasul: e aproape două și jumătate. Pe locul de aterizare văd două planoare care așteaptă să fie duse la hangar, dar elevii au plecat la masă, operația se va face mai târziu. Și gândul că alții mănâncă sau au ce mânca îi amintește stomacului să-și ceară drepturile. Mă supun și-i dau „pâine cu pâine” din nelipsita-mi servietă.

În timp ce pierd înălțime, mă distrez cu mâncarea și cu spirale largi. În sat, mișcarea a încetat. E cald. Ajung din nou la 400 metri și când trec peste cota de 45 a dealului, o declanșare termică, de o obrăznicie revoltătoare, dă peste mine și mă umflă violent cu 5 metri pe secundă. Nu pot ierta această purtare violentă și intru în ea. Planorul ascultă cuminte și în rotirea-i de vultur nehrăpăreț câștigă mereu înălțime. Curentul ascendent urcă văzând cu ochii. Mă uit la ceas: e trei și zece. Și-mi spun: „Să văd cât pot să urc și-i dau drumul la distanță”. Într-o oră, să tot ajung la Brețcu, și pe drum – dacă acum nu mai pierd timpul – voi găsi și ceva ascendențe.

Abia termin firul gândului și acul variometrului începe să coboare lent spre zero. Altimetrul spune categoric 1700 metri înălțime peste punctul de decolare și iar încep să stau de vorbă cu mine însumi. Plec sau nu plec? Înălțimea-i bună,

dar ceasul arată sentențios trei și un sfert! (oră la care condițiile favorabile încep să slăbească) „Plec!” spun categoric.

Busola, de care nici nu mă ocupasem până atunci, începe să mă intereseze. Cu câteva săptămâni înainte calculasem cap compasul pentru Brețcu; mi-l reamintesc: 55 grade. Harta îmi apare vie în fața ochilor. Busola se oprește la 55 grade și pornesc în line dreaptă spre țel. Viteză și... hai la drum băiete!

Trec cu 110 km la oră peste dealul Lisnăului de lângă Ozun, unde fac o spirală largă pentru a-mi lua rămas bun de la Sânpetru, apoi continui drumul în viteză.

Zbor într-un curent slab de undă lungă, dat de Piatra Craiului, astfel că, deși viteza este destul de mare, nu pierd din înălțime nici un metru pe secundă, ba câteodată merg „pe zero” la variometru. Și așa, mereu înainte până la bălțile Oltului, unde începe o descendență cruntă de 2-3 metri pe secundă. Mențin viteza, știind că în curând trebuie să găsesc curenți ascendenți.

Vântul de coastă și spate mă deplasează spre munți, încât în curând încep să zbor paralel cu șirul Carpaților. Înainte de Covasna, mult așteptata termică se hotărăște să apară. Era și cazul: am ajuns la 800 metri. Planorul, obișnuit cu rotirea-i vulturească, spiralează cuminte în curentul ascendent ce începuse cu 2 metri pe secundă, trece la 3 și se stabilizează la 4 și jumătate. În curând, Covasna începe să se învârtăască sub mine, cu țiglele-i roșii pe fondul proaspăt înverzit. Altimetrul indică 1800 metri, iar ceasul trei și jumătate. Mi-e de-ajuns, nu-i timp de pierdut. Urcarea începe să slăbească. În ultima spirală, măresc viteza și părăsesc glonț ascendența, fugind pe crestele munților care, binevoitori, mai dau ceva la urcare, din pricina vântului ce-i mângâie perpendicular cu 40 km pe oră. Trec prin ascendențe de 1-2 metri pe secundă fără să mă sinchiesc, când deodată soarele devine opac din cauza unui nor cirus ce i se așezase de-a curmezișul. Atunci începe o criză în formarea ascendențelor termice și căderea crește.

În zare, spre Brețcu, au început să se formeze mici cumuli care trec peste munți. „Cam târziu, mi-am zis, dar o să prindă bine”. Și cu aceeași viteză îmi continui drumul spre ei. Satele trec pe sub mine rând pe rând și priveliștea încântă ochii.

În față, vâlâtuci de vată, cumulii, cresc frumos. La stânga, în zare, vineți de depărtare, munții Baraoltului, iar la dreapta, – munții Vrancei, ca o frunte încrețită, îmi fac impresia că-s nedumeriți de pasărea ce trece lin, fără să-i supere cu zgomotul.

Este patru fără un sfert când ajung aproape de Brețcu, având 1000 m înălțime, și nu mă pot stăpâni să nu spiralez sub un cumulus ademenitor, care mă ridică cu 4 metri pe secundă până la 2300 metri înălțime, la baza lui. Când mă uit în jos, eram cam pe la mijlocul lanțului de munți. Și iarăși, dă-i chibzuială.

Îmi părea rău să rămân la Brețcu cu atâta înălțime, așa că am început să mă uit cam încotro s-o iau mai departe. Spre stânga, un podiș care se închidea. Tot spre stânga și sub mine, valea Oituzului, iar în față, dar... mai departe, valea Troțușului, lucind în soare. Și așa de mult m-a atras acea vale a soarelui, că mi-am zis: „Către ea, băiete! Ce-i dacă o să treci munții?” Și, punând botul planorului spre

„pata de aur”, am pornit cu toată viteza și cu vântul de spate, hotărât să ajung.

Se vede că „Pițigoiului” i-a plăcut inițiativa mea. Chiuind, a prins să fugă mai tare. Într-adevăr, de unde până atunci fluiera țaricel, planorul a început să urle, dându-mi impresia că și-a făcut rost de un motor.

Crestele munților defilează sub mine și decorul încântător se schimbă repede. Dar viteza această mă costă o înălțime scumpă, astfel că indicatorul variometrului arată cu multă seriozitate 3 până la 4 și jumătate metri pe secundă cădere. Am ajuns la 1600 metri și piscurile încep să se apropie rânjind sarcastic, voind a spune parcă: „Ei, ce zici, voinicule? Care pe care?”

Sunt în mijlocul munților, pasul Oituzului a dispărut undeva în stânga. Măreață este priveliștea, dar situația devine serioasă. Munții înzăpeziți lucesc în soare, prăpăstiile adânci rânjesc în umbră și sulile amenințătoare ale brazilor le simt cum m-așteaptă lacome, ca pe o pradă sigură, dorindu-mă cu nesaț. Știu oare că pasărea liniștită care trece pe deasupra lor, cutezând să mângâie înălțimile, este făcută din lemnul fraților lor? Doresc oare să-i răzbune sau sunt geloși că gust și eu liniștea lor? Un fior mi se strecoară de-a lungul spinării, privind amenințarea de sub mine.

Îndrept planorul spre o poiană pe care zăpada o părăsise și curentul termic salvator se ivește puternic și decis să mă ajute. Planorul începe elegantele-i spirale și curând crestele se depărtează în adânc, deziluzionate. Urc cu 4-5 metri pe secundă și în curând acul indicator „se lipește” de cinci. Indicatorul altimetrului urcă, de asemenea, văzând cu ochii: 1800 – 2000 – 2200, și iată-mă sub norul ce se naște deasupra mea și care, la 2300 metri, mă primește binevoitor, ascunzându-mă protector în mantia-i albă de privirile păcălite ale munților. Giroclinometrul meu, necesar zborului în nori, este acționat electric. Sursa de alimentare (bateria) lipsindu-mi, sunt nevoit să mă descurc numai după bilă, vitezometru și busolă.

Am redus înclinarea și viteza înainte de intrarea în nor și, atent la viteză, bilă și rotirea constantă a rozetei de la busolă, reușesc cu multă atenție să țin planorul în spirală, reducând din înclinare când viteza crește. Variometrul a înțepenit pe 5 urcare! Secunde se scurg greu, altimetrul indică 2500 metri și, deodată, mă aflu afară din nor, în plin cer albastru.

„Ei, așa mai merge!” îmi zic. Și, mărim viteza, pornesc cu același cap compas din nou spre valea Troțușului, ce continuă să lucească îmbietor, scăldată de aurul soarelui primăvăratec.

Începe însă o descendență formidabilă, normală de altfel (mă aflu doar în zona de descendență a munților, pe partea opusă vântului) și acul variometrului face o cursă destul de rapidă spre 5 metri pe secundă cădere.

Planorul în viteză vâjâie sinistru, pierzând repede înălțimea „ușor” câștigată.

Mai am de trecut numai un șir de creste până-n valea mult râvnită. În față, puțin spre stânga, zăresc o pantă minunată, fără zăpadă, așezată perpendicular pe direcția vântului. Mă îndrept spre ea, făcându-mi socoteala c-o pot ajunge. Și într-adevăr, când altimetrul arată 1200 metri, iar până la rasul pomilor nu a mai rămas prea mult, planorul este umflat de curentul ascendent al pantei, combinat cu

desprinderi termice și încep să patruez liniștit, ca la o pantă de mult cunoscută.

Am între 3 și 4 metri urcare și din două tururi în lungul pantei, am luat 700 metri peste creasta ei. Vântul mă deplasează repede peste panta salvatoare și răsuflu ușurat. Am terminat cu munții.

Cu toate peripețiile, ceasul nu mi-a stat și-mi arată ora patru și un sfert. Știu cât e de târziu pentru a mai găsi ceva ascendențe și cu cei 1900 m pe care-i am, o iau drept spre dunga argintie a Troțușului.

Am redus viteza între 80 și 90 km la oră, dar descendența totală ce mă înconjoară nu mă cruță de o cădere de 3-4 metri pe secundă. Porțile Moldovei sunt larg deschise. Trebuie să încep să-mi caut un loc de aterizare, dar, fiind la vale, înălțimea față de sol rămâne aproape constantă și după câteva minute, acul indicator al altimetrului ajunge la zero (deci mă găsesc în aer la nivelul de decolare). Fac câteva spirale largi pentru reperarea terenurilor bune de aterizare și găsind calea ferată Tg. Ocna-Adjud și șoseaua, mă îndrept spre cea mai apropiată gară. Iau vântul în față și aterizez în bune condiții, pe o miriște, la ora patru și jumătate, după patru ore de zbor și după o oră și un sfert de la plecarea propriu-zisă, luată deasupra Sânpetrului.

Mă dau jos din planor, scoțând capota cabinei și mângâi cu dragoste aripile ce m-au purtat.

Câțiva oameni se apropie curioși, dar se opresc la vreo 30 de metri de ciudata pasăre, care acum se odihnește

cuminte, sprijinită pe o aripă mulțumită parcă de ispravă.

Cei care au curajul să se apropie mai mult sunt copiii...

– Noroc, măi tîncilor! Ce sat e acesta?

La auzul graiului omenesc, puștii fac ochii mari și dându-și seama că „dihania” fără zgomot n-a venit din lună, se înghesuie la răspuns:

– M-nă ziua! Aici îi Borzești, satul și gara Radina din județul Bacău.

– Bine, măi flăcăi, dar miliția-i departe?

– Nu, colea! Uite că vine și șeful.

Și șeful miliției locale, după ce-și notează toate datele ce-l interesează, îmi oferă concursul său prețios, constând din ajutor la demontarea, transportul și adăpostirea planorului.

După o oră și jumătate de la aterizare, planorul este demontat și transportat, prin bunăvoința localnicilor, până în salonul de dans al binevoitorului moș Ioan Vlasie.

Liniștit deci, la orele 18,30 m-am suit pe platforma unui autocamion care mergea spre Brașov și dimineața la ora 5 am ieșit cu grupa mea de elevi la zbor, continuându-mi normal programul.

Planorul l-am readus la cuibul său din Sânpetru, tot peste munți, de data aceasta remorcat de un avion pilotat de Titi Goșman și acum așteaptă cu răbdare o altă zi bună, cu curenți favorabili, ca să se poată avânta din nou în zbor, fără ajutorul avionului de remorcaj.

Revederile anuale ale veteranilor planoriști

Planorismul și aviația în general s-a dovedit în timp o mare școală a modelării de caractere, a prieteniiilor autentice și poate un exemplu de mare solidaritate între oameni legați de aceleași țeluri nobile, care pe parcursul timpului au sudat amicitii și pilduitoare mari prietenii. Vitregiile vremurilor și conjuncturile au făcut ca o mare parte a slujitorilor planorismului să fie despărțiți forțat de profesia iubită, căreia i s-au dedicat cu pasiune și astfel separați de distanțele geografice să nu se mai poată întâlni decenii la rând.

În 1979, distinsul instructor și pilot de performanță Gh. Cucu, are laudabila inițiativă de a aduna la Sânpetru-Brașov pentru o revedere, pe toți foștii instructori planoriști din țară. Demersurile sale timide și nesuținute nu au ecoul scontat la conducerea Departamentului Aviației Civile și astfel bine venita sa idee nu se materializează. În 1981 Gh. Cucu decedează și astfel nu își mai poate vedea împlinit acest nobil deziderat.

În luna martie 1983, la o întâlnire la București găzduită de Petre Crăiniceanu la care iau parte Eugen Cernescu, Vladimir Novițchi, Petre Crăciuneanu și Constantin Atanasiu, se reia în discuție ideea revederii cu toți foștii colegi și realizarea acesteia cu toată tenacitatea pentru organizarea și convocarea celor vizați de această acțiune urmând a se ocupa cel mai „tânăr”, Constantin Atanasiu.

Tip de două luni acesta, ajutat substanțial de regretatul instructor Gh. Gergescu „Gâgă” depistează adresele foștilor colegi din toată țara și îi invită la Sânpetru pe 19 iunie, pentru o scurtă revedere. Aprobarea întâlnirii de la Departamentul Aviației Civile este obținută de Ion Bobocel. La data convenită se adună la Sânpetru, din cele patru zări, peste

130 de invitați veniți din Arad, Baia Mare, Brașov, București, Cluj, Câmpina, Constanța, Craiova, Deva, Galați, Iași, Oradea, Petroșani, Pitești, Ploiești, Sibiu, Tg. Mureș și Timișoara care au răspuns cu entuziasm la invitație. Printre participanți, în afara foștilor instructori planoriști au mai fost invitați foști piloți de performanță planoriști, tehnicieni din școlile de planorism, precum și foști piloți remorcheri de planoare, instructori motorști și parașutiști.

Scurta revedere se șase ore a fost încărcată de neuitate și plăcute emoții, entuziasm și nostalgii. Participanții, care în timpul activității lor s-au dăruit cu pasiune și devotament profesiei până la sacrificiu, cu ochii umeziți de lacrimi se revăd, unii după patru decenii!

Tinerii de atunci, acum cu tamplele albe, cu pașii nesiguri și cu vocea tremurată se îmbrățișează îndelung, marcați de amintiri duioase!

Eugen Cernescu, decanul de vârstă și dascălul tuturor celor prezenți se adresează asistenței cu răsculitoarele cuvinte „Dragă familiuță” evocând cu harul său cunoscut, momente din pionieratul și dezvoltarea planorismului românesc.

Cele câteva ore petrecute împreună pe un timp ostil, vor rămâne în amintirea tuturor ca un balsam sufletesc. S-au făcut nenumărate fotografii de grup și individuale, iar o parte a veteranilor planorismului au beneficiat de câte un zbor mult dorit, cu planoare biloc metalice, moderne de neconceput în depărtata lor tinerețe.

În final adunarea a hotărât ca aceste revederi să aibă loc anual la începutul lunii septembrie, pe durata a două zile, tot la Sânpetru, care nu este numai leagănul planorismului românesc, atât de îndrăgit, ci chiar „o stare de spirit”!

În continuarea revederilor, pentru următoarele două reuniuni, mobilizarea a fost făcută tot de Constantin Atanasiu cu sprijinul localnicilor din Brașov, Ion Galea comandantul Aeroclubului Sânpetru, ing. Romeo Vlădescu și Octavian Lie, precum și a foștilor instructori Olga Gionea, Titus Minea și Cornel Muntean, care s-au ocupat în mod deosebit de asigurarea cazării și a hranei, la care s-a adăugat sprijinul entuziast și consistent al ing. av. Vasile Sabău, comandantul Aeroclubului Central, care a rambursat cheltuielile cu transportul, cazarea și hrana pentru toți participanții. (1985-1986).

În 1984, veteranii planoriști au fost invitați la Ghimbav, la un miting aerian de proporții cu care ocazie s-au aniversat 50 de ani de la înființarea Aeroclubului Brașov, iar la Bunloc unde s-a servit masa, deltaplaniștii din toată țara au încântat asistența cu demonstrațiile lor de virtuozitate. La reuniunea din 1985, Vladimir Novîchi a propus realizarea unui monument al planoriștilor pe aerodromul Sânpetru, iar Valentin Popescu a evocat cei 50 de ani scurși de la prima activitate organizată de planorism pe aerodromul uzinei IAR-Brașov.

Pe poteca bătătorită din primii ani, organizarea întâlnirilor viitoare au fost preluate în totalitate de entuziaștele gazde din Brașov și Sânpetru care s-au ocupat cu competență de buna desfășurare a reuniunilor, de la an la an sporind calitativ. În general, în timp, s-a ajuns la un ritual obișnuit, de rutină, cu fotografii, discuții organizate, zboruri de agrement și reușite demonstrații de zbor. În fiecare an s-au adăugat vechilor participanți, proaspeți pensionați din aviația sportivă, dar, inevitabil, s-a produs și rărirea rândurilor veteranilor care au decedat între timp, și care sunt pomeniți special în fiecare an la deschiderea întâlnirilor, pentru care se ține un solemn moment de reculegere. Din 1985 sunt invitați să participe și instructori în activitate din aerocluburi, pentru a se realiza și puntea dintre generații. După 1989, festivitățile se deschid printr-un serviciu religios oficiat de preotul ortodox din Sânpetru. Trebuie menționat că din 1990, participă și veterani planoriști care acum au domiciliul în străinătate.

Din 1986, Valentin Romașcu cu camera de luat vederi immortalizează în fiecare an momentele importante, realizând adevărate cronicile acestor întâlniri. Vladimir Novîchi a prezentat șase proiecte cu propuneri pentru monumentul planoriștilor.

În 1987 adunarea generală îl însărcinează pe proaspătul pensionar ing. Nicolae Conțu cu responsabilitatea organizării anuale a întâlnirilor ajutat de localnicii din Brașov, care pe parcurs se vor rări și se vor reduce practic la implicarea lui Conțu și Olga Gionea, precum și a Aeroclubului Sânpetru. Se propune ca aeroclubul local să primească numele lui Eugen Cernescu decedat în primăvară.

La reuniunea din 1988, Vladimir Novîchi și Nicolae Conțu propun înființarea Asociației Instructorilor Planoriști și Piloților de Performanță din România – AIPPR – deziderat care se va realiza după revoluția din 1989, când va dobândi statutul de persoană juridică la 18 iunie 1990, prin implicarea deosebită a celor doi menționați mai sus. Participanții fac un pelerinaj pe dealul Lempeș depănând nostalgice și răscolitoare amintiri legate de zborurile efectuate cândva la această pantă atât de dragă tuturor.

Întâlnirea din 1989, prilejuiește inaugurarea monumentului planoriștilor (datorat în special perseverenței lui Vova Novîchi) marcat printr-un entuziasm general. Se constituie comitetul director al AIPPR.

În 1990 s-au atașat monumentului trei plăci pe care sunt trecute numele și performanțele deosebite realizate de-a lungul anilor la Sânpetru. Din acest am prin grija și perseverența lui Vova Novîchi se editează buletinul anual „Pescărușul” al AIPPR.

Până în 1995 întâlnirile anuale au loc cu regularitate la începutul lunii septembrie la Sânpetru, bucurându-se în continuare de o participare numeroasă și entuziasm constant, în ciuda rutinei în care a intrat. La propunerea adunării generale, ca reuniunile să fie găzduite și de alte aerocluburi din țară, deoarece s-a observat că brașovenii au cam obosit, Aeroclubul Deva prin strădania și talentul organizatoric al comandantului, Adel Stef, găzduiește exemplar întâlnirea din 1996.

În 1997 tradiționala gazdă Sânpetru prin strădania și aportul comandantului aeroclubului Ion Vancea este, din nou, la înălțime și oferă participanților surpriza înființării (deocamdată modestă) a muzeului planorismului prin implicarea deosebită a vechiului planorist și propagandist Vasile Tudor, care prezintă și oferă multor participanți primul volum „Alături de vulturi” din lucrarea sa dedicată planorismului. A urmat apoi un complex miting aviatic la care și-au dat aportul aeromodeliști, planoriști și motorști cu zboruri în formație și acrobație, avioane ultraușoare, parapante cu motor și elicoptere particulare.

Câmpina este în 1998 gazda reuniunilor veterani planoriști, cu sprijinul Primăriei și în special prin strădania deosebită a conducerii Asociației ARPA-Câmpina reînființată de entuziaști localnici printre care instructorul planorist Iulian Peti. Pe fostul teren de zbor la școlii care a funcționat între 1938-1958, s-a desfășurat un reușit miting aviatic și un concurs de deltaplane și parapante cu motor.

În 1999 penultimul an al secolului, adunarea s-a ținut două zile la Sânpetru la începutul lunii septembrie, unde au participat peste 60 de veterani instructori și piloți de performanță.

În ultimul an la mileniului tot Sânpetru a fost gazda veteranilor planoriști, și tot două zile la începutul lunii septembrie, când au fost comemorați cei care au împlinit vârste rotunde, de la 65 la 86 de ani. Restul manifestărilor au intrat în rutina de acum obișnuită.

În anul 2000 tot Sânpetru a fost gazdă între 9 și 10 septembrie. Aceiași asistență cuminte și entuziastă din ultimii ani. Cei care au împlinit vârste rotunde de 70-75-80-85, au beneficiat de un zbor cu planorul și au primit o diplomă. Prin implicarea ing. M. Cârstoiu s-a realizat o troiță în memoria instructoriilor căzuți la datorie.

A fost prezentat manuscrisul realizat pe calculator al acestei lucrări, fiind apreciat de participanți.

Cam acesta este pe scurt „cronica” revederilor veteranilor planoriști între 1983-2000, care în fiecare an a reunit zbuciumate suflete de zburători cu prelungite îmbrățișări și nobile emoții unde s-au depănat cu voioșie diverse răscolitoare amintiri din îndepărtata lor activitate în care au investit cu dărnicie o mare parte a sufletului și sănătății lor pentru a făurii valoroase aripi patriei noastre.

Ascendenți și descendenți; frați și soți planoriști

Seducția zborului cu planorul s-a transmis și descendenților în câteva cazuri, pasiunea sau profesiunea tatălui în special, determinând pe copii să se dedice planorismului, prin puterea exemplului și a atmosferei încărcate cu povestiri din cadrul familiei. Astfel în decursul timpului odraslele de zburători și în anumite cazuri chiar strănepoți au făcut pasiune pentru aviație, respectiv pentru planorism, unii dintre aceștia reușind chiar să-i depășească pe cei ce i-au zămislit.

Fenomenul acesta, aproape normal s-a manifestat și continuă să se manifeste aproape în toate îndeletnicirile omenești, pasiunile sau profesiunile părinților devenind pentru urmași un exemplu sau un ideal.

Să urmărim câteva exemple elocvente din planorism.

1. Ing. **Aurel Finescu** (1901-1978) din Arad, obține brevetele elementare de planorism la școala de zbor din Arad, iar fii săi **Victor Finescu** viitor medic radiolog, obține tot la Arad în 1940 brevetele elementare A și B.

Mircea Finescu viitor inginer, începe planorismul în 1939 tot la Arad și parcurge în timp, până la pensionare în 1981 toate etapele posibile în planorism cu multe priorități, participând la 30 de concursuri, de 9 ori campion național, deținând 29 de recorduri la toate categoriile posibile. Șef de pilotaj, inginer pilot de recepție, membru în comisia de planorism a Federației Internaționale de la Paris, Maestru Emerit pentru planorism și posesor al diplomei F.A.I. „Paul Tissandier”,

2. **Simion Haralambie** 1913-1979 pilot motorist din 1934, instructor, printre primii piloți remorcheri de planoare. Pensionat din aviație în 1967 (frate geamăn cu distinsul pilot și instructor Simion Ștefan). Fiul său:

Simion Marian născut în 1954 – conductor arhitect, face cunoștință cu planorismul în 1972 și devine instructor în 1975 și pilot sportiv de avion în 1976. Între 1978 și 1985 obține toate calificările internaționale pentru planorism, C-ul de Argint, C-ul de Aur și 3 Diamante. 1980-1999 inspector șef sector planorism în Aeroclubul Central al României. Din 1982 Maestru al Sportului, pilot acrobat și antrenor al lotului național de acrobație, de două ori campion național la planorism.

3. **Cristea Radu I** – 1917-1989, pilot din 1937, instructor și șef de pilotaj. Pilot aviația utilitară și comandantul acesteia 1950-1967 la pensionare. 12000 ore de zbor. Fiul său:

Cristea Radu II născut în 1944, brevetat pilot sportiv planor în 1961 la Clinceni și antrenament până în 1963. absolvă în 1966 Școala militară de maeștri aviație Mediaș. Între 1967-1991 este mecanic de bord pe elicoptere unde totalizează 5500 de ore de zbor până la pensionare. Fiul său:

Cristea Radu III născut în 1974, conductor arhitect. 1991 brevet pilot sportiv planor. 1992 C-ul de Argint. Între 1996-1999 participă la cinci concursuri de planorism. 1998 Școala de instructori planor. 1999 instructor la Craiova și campion național la acrobație cu planorul.

Familia Cristea Radu deține o prioritate, trei generații de zburători, bunic, tată și fiu.

4. **Șilimon Iosif** (1918-1981) Inginer de aviație promoție 1941. 1944 brevetele de planorism A, B, C. 1947

brevet pilot avion Gr. II. 1956 – insigne internațională C-ul de Argint, 1962-1964 probele pentru insigne C-ul de Aur. 1962 Maestru al sportului pentru planorism. 1856-1963 participă la opt concursuri de planorism. Federația Internațională de aviație de la Paris îi acordă în 1960 Diploma „Paul Tissandier” pentru aportul adus aviației sportive ca pilot și constructor. (Între 1949-1981 construiește 32 de prototipuri de planor, motoplanoare și elicoptere fiind la Uzina de aviație Ghimbav pe care a creat-o, inginer șef și apoi director tehnic până la deces.) Fiul său:

Cristian Șilimon 1961-1978, este brevetat pilot sportiv planor în 1977 și în 1978 ca pilot antrenamentist își pierde viața în stupidul și tragicul accident cu microbuzul școlii Sânpetru, unde au mai decedat șase piloți de performanță.

5. **Costin Eugen** 1920-1993. Pilot planorist categoria C în 1938. 1940 brevet pilot avioane turism. 1943 brevet planoare transport și în 1944 instructor. 1951-1962 instructor, șef pilotaj și comandant la școlile de planorism Tg. Mureș, Sânpetru, Geamăna, Săliște și Constanța este tatăl lui:

Eduard Costin născut în 1959 – inginer electronist. 1976 brevet pilot sportiv planor. 1980 brevet C-ul de Argint. 1981 pilot motoplanor. 1982 proba de 300 km pentru C-ul de Aur. 1987-1988 participă la trei concursuri de planorism. 1987 curs de acrobație superioară cu planorul.

6. **Goșman Constantin** născut în 1921 – pilot profesionist. 1938 brevetele A, B, C planor și remorcaj avion. 1939 brevet Gr. II avioane turism și școala de instructori motor. 1941-1943 școala militară de pilotaj. 1944-1945 pilot pe Frontul de Vest. 1946-1948 pilot remorcher și instructor planor. 1949-1954 șef pilotaj zbor cu motor. 1967-1971 pilot remorcher. 1971-1979 până la pensionare pilot de recepție Ghimbav pentru avioane și elicoptere. 15000 ore avion, 2500 ore elicopter, 400 ore planor. Fiica sa:

Luminița Goșman-Cristofor născută în 1949. Brevet pilot sportiv planor împreună cu Elena Coțovanu realizează record național feminin de înălțime. Fratele său Florin Constantin născut în 1951 obține în 1970 brevetul de pilot sportiv avion.

7. **Lutsch Istvan** 1921-1964, face formarea de planorist în 1942 în Ungaria și în 1944 obține brevet de pilot avioane bimotoare tot în Ungaria. 1948 la Sânpetru este confirmat instructor de zbor pentru planorism. 1949 obține C-ul de Argint și un record național de distanță cu planor biloc. 1951 – parașutist aeronavă Gr. II. 1950-1954 și 1960-1962 director la școala de planorism de la Tg. Mureș este tatăl lui:

Istvan Lutsch-junior născut în 1946, conductor arhitect. 1963 obține brevetul de pilot sportiv planor. 1965 – C-ul de Argint, 1968 brevet pilot sportiv avion. 1969-1971 parașutist militar Buzău. 1972-1981 instructor planor la Cluj și Tg. Mureș.

8. **Manu Paul** 1923-1990. Brevetele A, B, C planor 1940, iar în 1943 brevetul gradul II pentru avioane de turism. 1943-1944 școala militară de pilotaj secția vânătoare. 1948-1949 școala de instructori planor și în 1949 până la pensionare în 1975 instructor, șef de pilotaj și comandant la școlile de

planorism. Deosebit pilot de performanță și acrobație cu planorul. Din 1962 Maestru al sportului pentru planorism. Fiica sa:

Camelia Manu născută în 1952, obține în 1970 brevetul de pilot sportiv planor instruită de tatăl său. 1974-1976 școala militară de pilotaj (locotenent av. rezervă). 1976-1980 pilot la aviația sanitară și 1980-1992 pilot la aviația utilitară. Din 1996 controlor de trafic aerian la Aeroportul Dezmir-Cluj.

9. **Iulius Laurențiu** născut în 1924. 1941-1942 brevetele elementare planor. 1942 pilot gr. II avioane turism. 1943-1944 școala de instructori planor. 1945-1966 aviația militară transport, din 1964 pilot elicopter (fiul său **Traian Iulius** inginer de aviație și pilot comandant, instructor pe avionul de transport TU-154 – decedat în 1989 la Otopeni la un zbor de control tehnic). Fiica sa:

Laura Iulius-Stanciu născută în 1950 – inginer TCM. 1968 brevet pilot sportiv planor. 1969 insigne de performanță C de Argint. 1971 – înălțime atinsă 6000 m în nor – probă pentru C-ul de Aur.

10. **Enăchescu Titi** – 1927. 1949 brevetele A, B, C planor. 1950 școala de instructori planor. 1951 brevet gr. II avioane turism și parașutist aeronavă gr. II. 1968 instructor zbor avion. 1984 pilot elicopter. Între 1951-1987 la pensionare, a fost instructor, șef de pilotaj și comandant de școală la planorism, instructor motor și pilot de încercare la ICA Ghimbav. 1952 C-ul de Argint. 1963 – C-ul de Aur, 1968 două Diamante și două recorduri de înălțime cu planorul. 1965 Maestru al sportului pentru planorism. Fiul său:

Florin Enăchescu născut în 1970. absolvent ICEF. 1987 brevet pilot sportiv. 1990 C-ul de Argint. 1994 școala instructori planor. 1995-1999 instructor.

11. **Bochiș Vasiliu** 1929-1994. 1944 brevetele A, B planor. 1949 brevet C – remoraj avion și gr. II pilot avion. 1950 școala de instructori planor. 1951 parașutist gr. II aeronavă. 1953 C-ul de Argint. 1960 pilot remorcher. Din 1951-1979 la pensionare a parcurs toată ierarhia din planorism. 1973 obține diploma FAI „Paul Tissandier”. A zburat 36 de ani. Fiul său:

Sorin Mihai Bochiș născut în 1965, la 14 ani devine pilot sportiv planor în 1981, iar la 16 ani obține insigne internațională C de Argint. Relizează probă de 300 km pentru C-ul de Aur cu Diamant. Din 1984 serviciu militar, din 1992 zboară reactorul supersonic de vânătoare MIG-21. În paralel practică deltaplanismul și parapanta cu și fără motor și balonul liber cu aer cald.

12. **Vlădescu Romeo** 1930-1993 inginer mecanic. 1947-1948 brevetele A, B, C planor. 1949 remoraj avion și brevet pilot gr. II avioane turism. 1949-1950 școala ofițeri aviație rezervă. 1951 școala instructori planor. 1956 pilot remorcher planoare. 1952-1975 instructor, șef pilotaj și comandant la școlile de planorism. 1975-1980 pilot de încercare la I.C.A.-Ghimbav pentru planoare și motoplanoare. 1956 C-ul de Argint. 1973 C-ul de Aur și un Diamant, din 1974 Maestru al sportului pentru planorism și 1975 diploma „Paul Tissandier”. Fiul său:

Dorin Romeo Vlădescu născut în 1957, instruit de tatăl său obține brevetul de pilot sportiv planor în 1973 și insigne de performanță C-ul de Argint la 16 ani. 1977 insigne

C-ul de Aur, iar în 1987 toate cele trei Diamante. Din 1988 este Maestru al sportului, între 1974-1997 a participat la 31 de competiții, de trei ori campion național și vicecampion. În 1995 s-a căsătorit cu Mariana Giurgiu pilot de performanță și instructor planor.

13. **Sabău Vasile** născut 1931, ing. aviație, pilot avion 1948 și planor 1955, comandantul Aeroclubului Central și secretar general F.A.R 1985-1987. Fiul său:

Vasile Sabău jr. pilot planor și avion ing. de aviație cu doctorat în Franța.

13. **Nicolae Mihăiță** născut în 1935 pilot planor 1953. 1963 C-ul de Aur. 1965 toate cele trei Diamante și Maestru al sportului. Multiplu campion național și recordman. Instructor de planor din 1975. Fiul său:

Luciano Mihăiță născut în 1969 pilot sportiv planor din 1984. Din 1986 pasionat în paralel de deltaplanism devine vicecampion în 1987 la această disciplină. În timpul unui concurs de deltaplanism suferă un accident în urma căruia rămâne imobilizat într-un scaun cu rotile, cariera lui de planorist sportiv încheindu-se prematur.

Ana Bernard născut în 1935 – tehnician. 1952 brevetele A, B, C planor. 1953 brevet gr. II avioane turism. 1954-1956 parașutism militar (peste 100 salturi). Între 1975-1991 construiește la Calan-Hunedoara împreună cu ing. Mihai Meyer un elicopter, un deltaplan și un avion ultra-ușor. Fica sa:

Carmen Ana născută în 1958 obține în 1976 brevetul de pilot sportiv planor și apoi zboară până în 1980 la Deva la grupa de antrenament și performanță, numai în remoraj de avion.

15. **Porumbu Ioan** născut în 1935. 1952 brevetele A, B, C planor și parașutism gr. II aeronavă. 1953 brevet gr. II avioane turism. 1954-1955 școala de instructori planor. 1966 C-ul de Argint. 1973-1990 instructor de zbor, șef detașament și comandant de aeroclub la planorism. A acumulat 3400 ore de zbor. Fiul său:

Cătălin Porumbu născut în 1968, la vârsta de 16 ani obține în 1984 brevetul de pilot sportiv planor și insigne de performanță C-ul de Argint. 1985-1989 pilot de performanță. 1989 absolvă școala de instructori planor, în 1990 obține C-ul de Aur și din 1992 deține toate cele trei Diamante, din 1991 fiind Maestru al sportului. Între 1984-1994 a participat la 14 competiții interne și internaționale. În 1990 fiind vicecampion național și 1992 campion național de juniori. Din 1994 este căsătorit cu pilotul de performanță Carmen Rilla. Între 1990-1995 a fost instructor de zbor la Deva.

16. **Aftanasiu Valerian Romeo** născut în 1936. 1955-1958 școala militară de ofițeri de aviație. 1961 brevet pilot sportiv planor. 1963 – C-ul de Argint. 1969-1976 pilot aviația utilitară și pilot remorcher planoare. Din 1973-1986 până la pensionare, instructor planor. 1977-1986 comandant aeroclub Iași. Fiul său:

Doru Viorel Aftanasiu născut în 1973 – actor la Teatrul național Iași. 1989-1990 formare pilot sportiv planor. 1990-1999 pilot la grupa de antrenament și performanță.

17. **Serban Nicu** născut în 1938, obține brevetele A, B, C în 1953, iar în 1971 absolvă școala de instructori planor. Din 1978 și până la pensionare în 1997 este instructor, șef pilotaj și comandant de aeroclub la Baia Mare. Fiul său:

Niculae Șerban născut în 1959, devine în 1974 pilot sportiv planor, iar în 1975 obține insigna de performanță C de Argint la 16 ani. În 1977 devine pilot sportiv avion. 1980-1983 urmează cursurile școlii de ofițeri aviație, realizând 58 de salturi ca parașutist militar, după care devine pilot de vânătoare pe reactoarele MIG-21 și 23.

18. **Câmpean Simion** născut în 1951, obține în 1969 brevetul de pilot sportiv. În 1973 insigna de performanță C-ul de Argint. 1975 școala de instructori planor. 1979 instructor motoplanor. 1981 pilot remorcher planoare, 1990-1991 insigna internațională C de Aur cu două Diamante și Maestru al sportului. Acrobat deosebit cu planorul, de trei ori campion național și de două ori vicecampion. Și-a format fiica pilot sportiv de la 15 ani.

Simona Câmpean născută în 1976, devine pilot sportiv în 1992 și în 1993 la 16 ani deține insigna de performanță C de Argint și în 1996 insigna internațională C-ul de Aur cu două diamante și titlul de Maestru al sportului. În 1998 vicecampionă națională la seniori și campionă la juniori, iar în 1999 campionă națională la seniori. Un talent autentic.

19. **Pentilescu Haralambie** născut în 1955. în 1980 absolvent al școlii de ofițeri aviație – Buzău. 1980-1983 pilot remorcher planoare și lansare parașutiști. Devine pilot planorist obținând în 1981 insigna de performanță C Argint și în 1982 calificarea de instructor planor. Din 1998 comandant al Aeroclubului Suceava. Fiul său:

Hari Gerorge Pentilescu născut în 1980 devine în 1997 pilot sportiv planor, în 1998 participă la două concursuri de aterizare de precizie și în 1999 se înscrie la Academia Militară de aviație de la Brașov.

20. **Franguloiu Iulian** născut în 1956 obține brevetul de pilot sportiv planor în 1978 și în 1979 insigna de performanță C de Argint. În 1983 absolvă școala de instructori planor și din 1989-2000 profesează ca instructor de zbor planor. Fiul său:

Cătălin Franguloiu născut în 1977 devine pilot sportiv planor în 1994, iar în 1995 obține insigna internațională C de Argint.

21. **Tatcu Arcadie** născut în 1922 obține în 1942 brevetele A, B, C, planor și gradul I zbor cu motor, după care devine radiotelegrafist și mitralior pe avionul de vânătoare de noapte bimotor Messerschmidt 110 și participă la luptele pentru apărarea capitalei și a zonei petroliere, fiind decorat. După terminarea războiului lucrează ca radio telegrafist de bord și apoi ca mecanic de bord la Soc. de transport public TARS până în 1953 și în continuare la TAROM până în 1977 la pensionare. Fii săi:

Aurelian Paul Tatcu născut în 1952 devine pilot sportiv planor în 1971, iar după absolvirea școlii de ofițeri „Aurel Vlaicu” de la Bobocu devine copilot la BAC-111 și apoi comandant până în 1990, când după o școlarizare făcută în USA zboară Boeing-ul 707 pe care în timp devine și instructor. Fratele său **Constantin Tatcu** născut în 1956, după absolvirea școlii de la Bobocu devine navigator pe AN-24 și 26 la baza militară de transport de la Otopeni. În 1990 urmează în USA un curs special pentru trafic și navigație aeriană. Are gradul de comandor av.

22. **Pruia Aurel** născut în 1925, pilot A, B, C planor 1943 și început școala de instructori, după care urmează

școala de ofițeri aviație. Pensioant în 1980 cu gradul de colonel, fiul său **Bogdan Pruia** planorist sportiv din 1977 și avion 1982. Inginer aeronave, promoție 1984.

*

Mirajul plutirii în aer fără zgomot i-a contaminat și pe frați, care cu două excepții au fost toți instructori planoriști.

- **Goșman Gheorghe** născut în 1916, instructor planor din 1938 și **Constantin Goșman** născut în 1921 planorist din 1938 (date suplimentare au fost menționate mai sus la *Părinți și copii*).

- **Toma Ion** născut în 1923, pilot planor A, B, C din 1940, gradul II motor în 1941, apoi parașutist militar și instructor parașutist sportiv 1949-1957; fratele său **Marian Toma** născut în 1927, pilot planorist sportiv 1944-1949, stabilit în Franța în 1970.

- **Ionescu Corneliu** născut în 1923, instructor planor 1941, fratele său **Matei Ionescu** născut în 1931, instructor planor 1951.

- **Constantin Macri** pilot motor 1939, instructor planor 1942 și fratele geamăn **Nicolae Macri** cu activitate identică.

- **Mihai Iliescu** născut în 1923, planorist din 1939 și instructor din 1944, cu fratele **Emil Iliescu** născut în 1926, planorist din 1940, instructor din 1944 și ambii piloți de planoare militare de asalt-transport.

- **Finescu Mircea** (citată mai sus) și fratele **Victor Finescu** născut în 1926, pilot planor din 1941, apoi medic fiziolog-radiolog.

- **Secașiu Claudiu** născut în 1921, pilot planor A, B, C din 1941, apoi pilot de vânătoare pe IAR-80, decedat pe Frontul de Est în 1943 la Stalingrad, fratele său **Mircea Secașiu** născut în 1923, pilot A, B, C din 1949 și școala de instructori din 1951-1952.

- **Olariu Vasile** născut în 1925. Formare ABC Arad și Mocrea între 1941-1943. Clinceni 1959 pilot avion gr. II după care până în 1962 în aviația militară și academia militară. 1965-1968 atașat militar la diverse ambasade (a parcurs erarhia militară de la sublocotenent la general în retragere în anul 2000. Fratele său **Olariu Ion** născut în 1930 a făcut formarea ABC planor în 1950 la Timișoara și în 1951 școala de instructori planor la Sânpetru. 1952-1956 instructor la Târgu-Mureș.

- **Olga Gionea** născută în 1928, pilot planor 1948 și instructor 1950, și fratele **Iuliu Gionea** născut în 1930, pilot planor 1948 și instructor 1949. Maestru al sportului pentru planorism 1966.

- **Felicia Motoașcă** și **Aurel Motoașcă** absolvenți ai școlii de instructori din 1953, nu au profesat.

Savastre Gheorghe născut în 1937. Pilot instructor planor 1968, Maestru al sportului 1975, fratele său: **Savastre Mircea** născut în 1943 pilot sportiv planor 1962 Clinceni.

Acestea au fost exemplele de rudenie de sânge. Pasiunea pentru zborul cu planorul a unit prin căsătorie cu ajutorul lui Cupidon, câteva perechi care în majoritatea cazurilor au supraviețuit în timp.

- **Valentin Popescu** instructor din 1933 cu **Rodica Popescu** instructor din 1941.

- **Mircea Cârstoiu** instructor din 1940 cu **Maria Moise** pilot planor din 1948 formată direct în remorcaj de avion.

- **Tudor Alexandru** instructor din 1942 cu **Margareta Petrinca** pilot planor formată direct în remoraj de avion.

- **Viorel Cismaș** instructor planor 1949 și Maestru al sportului cu **Irina Rădivoiu** pilot planor A, B, C la Timișoara 1949 și 1950 pilot avion gr. II.

- **George Craioveanu** pilot planor A, B, C, pionier deltaplanist căsătorit cu **Cristina Vega** pilot planor A, B, C din 1950, polisportivă, deltaplanistă, împreună cu viitorul ei soț, au realizat emisiunile TV pentru tineret „Ex Terra” între 1968-1973.

- **Valentin Romașcu** pilot planorist de performanță din 1955 cu **Antoaneta Ștefănescu** pilot planor formată în 1948 direct în remoraj de avion și remarcabilă pilot de performanță.

- **Niculae Miheș** instructor planorist din 1954 cu **Ruxandra Agache** instructor motor și pilot planor.

- **Dorin Stanciu** pilot performanță din 1972, cu **Laura Iulius** pilot de performanță din 1970.

- **Doru Vlădescu** pilot de performanță din 1973 cu **Mariana Giurgiu** pilot de performanță din 1981 și apoi instructor de zbor.

- **Ion Gheorghiu** instructor din 1974, cu **Dorina Herescu** pilot performanță din 1980 și ulterior instructor.

- **Florian Covic** instructor din 1975 cu **Doina Marcela Banaru** instructor din 1975.

- **Emil Cristofor** pilot performanță din 1976 cu **Luminița Goșman** pilot performanță din 1974.

- **Stelian Filip** instructor planor din 1970 cu **Dorinela Ulariu** pilot sportiv planor din 1977 și apoi pilot de performanță.

- **Florentin Georgescu** instructor din 1978 apoi pilot TAROM, cu **Carmen Dălălău** pilot de performanță din 1979.

- **Ștefan Togănel** instructor din 1975, cu **Liliana Solomon-Băneasa** pilot sportiv planor din 1985, pilot performanță și operator trafic aerian.

- **Dumitru Popovici** instructor din 1975 cu **Mariana Rusen** pilot sportiv 1998.

- **Mihai Ispirescu** instructor din 1984 cu **Mariana Marilena Bârzu** pilot sportiv din 1978 și operator trafic aerian la aviația sportivă, utilitară și transport.

- **Mistor Liviu** pilot sportiv planor 1986, apoi TAROM, cu **Ioana Pregea** pilot sportiv 1983 și apoi de performanță.

- **Cătălin Porumbu** instructor din 1989, cu **Carmen Rilla** pilot performanță din 1988.

- **Cristea Radu III** instructor din 1998, cu **Simona Câmpcean** pilot performanță din 1993, Maestru al sportului, campioană națională zbor de distanță 1999.

*

* *

CAPITOLUL XI

TEHNIC

În general există părerea că aviația înseamnă „piloți”. Adevărul este că un complex de activități, în special tehnice, au o mare pondere în desfășurarea procesului de zbor. Acestea se întâlnesc la toate ramurile aviației, valoarea lor fiind foarte ridicată și total necesară. Fără acești truditori, adeseori neobservați sau trecuți prea ușor cu vederea, activitatea aviatică nu se poate desfășura și nu poate exista. Acestor modești și fideli îndrăgostiți de profesia lor, le închin cu admirație și mult respect rândurile care urmează.

Tehnicienii și constructorii

De la entuziaștii constructori solitari ai începuturilor care, inițial, au fost tehnicieni practicanți și abia după aceea zburători, aceștia au fost proiectanții și realizatorii aparatelor de zbor care au experimentat și modificat continuu păsările făurite de ei pentru progresul aviatic.

O privire retrospectivă a evoluției planoarelor la noi, demonstrează că aceasta s-a datorat în special inginerilor vizionari ca Henri Conadă, Aurel Vlaicu, Henri August, Petre Andrianov și Ernst Grubman sau a unor tehnicieni valoroși și pasionați ca Ion Romanescu, Ștefan Alămaru și alții care au făcut trecerea către viitorii ingineri și tehnicieni specializați în aviație ca: Radu Onciul, Ilie Mosora, Egon Pastior, Hubert Clopme și Gustav Stof pentru început. După aceasta a urmat pleiada inginerilor formați special pentru aeronautică, din care s-au remarcat Radu Manicatide, Iosif Șilimon, Traian Costăchescu și Octav Giuncu sau a tehnicienilor deosebiți cum a fost Vladimir Novîțchi și Ovidiu Popa, ambii sacrificând Politehnica în ultimul an de studii, seduși de planorism, căruia i s-au dedicat cu pasiune și rezultate de excepție.

Toți aceștia au fost sprijiniți de talentați și dăruii maiștri tâmplari, în special, din care s-au evidențiat în timp, în mod cu totul deosebit Ion Gheorghevici, Iosif Hawel, Ilie Truță, Nicolae Năstase, Gheorghe Leucă, Ion Guneș, Francisc Barth, Nicolae Dud, Hans Polen, Constantin Teodorescu, Ion Zaitz, Mihai Zimtz, Ludovic Salcovicchi, Gh. Ghenculescu, Eracle Săndulescu, Ion Dăneasa, Iosif Varga, Francisc Wolf, Nicolae Ivănescu, Emil Liehn, Nicu Ardeleanu, în perioada 1935-1960, când planoarele construite din lemn și pânză dădeau multă bătaie de cap, cerând nu numai dibăcie și conștiinciozitate, ci chiar o adevărată artă în construirea sau repararea lor. Astfel, numele lui Ilie Truță, Nicolae Năstase, Francisc Wolf și Luovic Salcovschi au devenit „vârfuri printre vârfuri”, prin pildă de dăruire și înalt profesionalism. Aproape în totalitate, acești mari devotați ai planorismului au devenit și piloți de planor, unii posesori și de insigne internaționale, Diamante și recorduri, sau participări valoroase la campionate și competiții externe, cum a fost Erwin Rosch responsabilul tehnic de la Sânpetru în perioada 1972-1984. acești dăruii ai profesiei și planorismului în perioada aberantă de formare de piloți 1951-1954, când în penultimul an se brevetau peste 3000 de piloți „pe an”, au asigurat, cu mult spirit de sacrificiu, parcul de planoare apte de zbor, lucrând în anumite perioade, zi și noapte pentru a pune la dispoziție materialul de zbor în deplină siguranță.

După 1950 s-a dezvoltat în special la Reghin și apoi la Ghimbav o înfloritoare industrie de construit planoare, datorită elanului și competenței lui Vladimir Novîțchi și Iosif Șilimon, precum și un valoros nucleu de proiectare și construcții la București, grație ing. Traian Costăchescu, Radu Manicatide și Ovidiu Popa.

La Reghin, între 1950-1961, Vladimir Novîțchi, împreună cu colectivul pe care l-a creat, format și educat, a făcut adevărate minuni, de la autoutilări la producerea în serie mare și variată a planoarelor, de o calitate ireproșabilă. Din echipa de proiectare s-au evidențiat Ștefan Bito, Hans Plen, Teofil Citloș, Erwin Pop și Emil Clementis, iar din execuție, în mod special, maiștrii de secție Zaharia Sabău, Karol Cocso, Petre Bănuș, Ianoș Fülöp, Nicolae Ciupan și Micloș Bela, care au onorat prestațiile fabricii atât calitativ, cât și cantitativ.

Din 1948-1951 pentru început la Brașov (ARMV și URMV-3), apoi din 1952 la Ghimbav, sub diferite denumiri și restructurări (Întreprinderea Industrie Locală), ing. Iosif Șilimon, luptând cu multe greutăți, încheagă un colectiv puternic de specialiști care până la urmă vor forma renumita Întreprindere de Construcții Aeronautice (I.C.A.) în 1968 care va redeveni după 1989 la tradiționala titulatură I.A.R. – Industria Aeronautică Română. După 1968 s-a diversificat producția de serie de la planoare, motoplanoare la avioane și elicoptere, devenind din ce în ce mai competitivă la export.

După 1965 când materialele din componența planoarelor începe să se schimbe prin mărirea ponderii construcțiilor metalice, lungă etapă a materialelor clasice, lemnul de rezonanță și pânza sunt înlocuite și se ajunge la o nouă viziune și tehnologie a actualelor planoare moderne. Reparațiile ocazionale, reviziile parțiale și generale sunt preluate de mecanicul de planor, în locul tâmplarului de aviație, acesta veghind și în aerocluburi la întreținerea materialului de zbor. Paradoxal, personalul tehnic de întreținere se mărește prin specializări distincte ca: maistru mecanic planor, aparate de bord, radio comunicații etc. Aceștia sunt formați pentru calificările respective în fabricile de specialitate de la Bacău, Brașov și București, precum și de centrul tehnic militar de la Mediaș cu veche tradiție în domeniu. Aceste unități specializate au alimentat aviația sportivă cu cadre de înaltă pregătire profesională și au contribuit direct și cu modestie la asigurarea condițiilor de performanțe pentru piloții planoriști și buna rezolvare a problemelor tehnice, în general. Enumerarea lor parțială s-a făcut la capitolul *Școli*, când au fost pomeniți și tehnicienii. Cu tot riscul de a ierarhiza, în perioada 1965-2000, s-au detașat prin prestații Erwin Rosch la Sânpetru, Remus Teofil Berariu la Deva, Marin Ciocoiu la Arad, Pădureanu Mircea și Vereș Augustin - Baia Mare, Ștefănschi Emilian, Tyron Alvin, Lazăr Mihai și Huma Dorel la Suceava, Ciobanu Const., Stoica Emil și Nancu Ion la Iași, Kocsis Ladislau la Tg. Mureș, Gorgan Emil și Titică Mihai la Clinceni, Pană Ion la Geamăna, Moraru Const. și Tudor Gheorghe la Sânpetru și Plăianu Ion la Cluj.

Realizările fabricilor constructoare

Pe măsură ce fabricile de aviație își conturează din ce în ce mai bine activitatea, se face apel la serviciile acestora și pentru construirea de plane. În perioada 1936-1940 la uzinele I.A.R.-Brașov se realizează ca. 10 plane de fază I și II, precum și gabaritele pentru construirea planului polonez „Salamandra” care ulterior au fost preluate de atelierul de construcții al școlii Sânpetru.

- SET și ASAM Cotroceni fabrică între 1934-1946 un număr de 46 de plane „Baby” în licență.
- ICAR-București între 1941-1946 realizează 240 plane de fază I „ICAR” după modelul german Grunau-9 și 30 Grunau Baby II B.

- IFIL-Reghin, între 1950-1960, șapte tipuri de plane, din care patru prototipuri, toate în mare serie, însumând 365 exemplare monoloc și biloc, de școală, antrenament și performanță.

- LA Brașov și Ghimbav, între 1950-1990, sub diverse denumiri, se realizează 798 plane (din care 302 la export) și 105 motoplane, din care sunt exportate 67 de exemplare. Aici nu s-a lucrat nimic în licență, toate produsele fiind rodul cercetării și proiectării proprii.

- ARMV-2 și URMV-2 Pipera București proiectează și construiesc între 1954 și 1958 trei prototipuri originale de plane, în număr de 14 exemplare, din care două la export, toate de performanță.

Aceste frumoase realizări s-au datorat, în special, implicării entuziaște a ing. Vladimir Timošenco și a ing. Ion Grosu de la I.A.R., șeful secției și fabricii de celule (constructorul celebrului IAR-80), pentru perioada mai sus amintită.

La I.C.A.R. ing. Miahî Racoviță, ce a adus îmbunătățiri planurilor originale planului Grunau-9, pe baza sugestiilor din exploatare, a realizat cea mai mare serie din acest tip.

La SET, ing. Grigore Zamfirscu și Dumitru Bazilescu, pentru planele Baby.

La Reghin prin competența și dăruirea lui Vladimir Novîchi și a întregului colectiv de entuziaști.

La Brașov, între 1950 și 1981, ing. Iosif Șilimon până la decesul său.

La URMV-Pipera ing. Traian Constăchescu sprijinit și chiar impulsat de Ovidiu Popa.

Ingineri coordonatori în serviciile și direcțiile tehnice ale aviației civile și sportive

Buna desfășurare a treburilor tehnice în Aviația Civilă și Sportivă s-a datorat unor valoroși ingineri, de mare competență, care au vegheat la partea tehnică, atât de complexă, de la dotarea cu material de zbor și anexe gospodărești, la aerodromuri și întreținerea lor, până la cele mai mici amănunte privind dotările diverse pentru securitatea zborului.

Cităm printre aceștia pe inginerii, Ștefan Andrei, Alexandru Marcu, Victor Stroescu, Gheorghe Rado, Ștefan Sowerth, Cătănescu, Mircea Cârstoiu, Mircea Finescu, Emil Iliescu, Constantin Grecea, Vasile Sabău, Mihai Bălănescu, Adrian Grigoriu.

Ca și în alte capitole la care s-au făcut nominalizări și aici, probabil, au fost omise nume care meritau cu prisosință a fi menționate. Lipsa documentelor și fetele memoriei, au dat naștere și aici, la regretabile omisiuni, motiv pentru care rog a fi scuzat.

Plane în serviciu între 1930 - 2000

La începutul acestei lucrări, la capitolul *Generalități*, am trecut în revistă clasificarea planurilor pe faze, caracteristice pentru anii 1930-1960.

După această dată, datorită schimbării de optică în instruire, în urma progresului tehnologic, implicit a construcțiilor, faza I dispare, iar celelalte două se întrepătrund.

În cele ce urmează, se vor enumera cronologic planele aflate în dotare pentru instruirea elementară, de antrenament și performanță, între 1930 și 2000 „încorsetate” în cele trei clasificări.

Această enumerare are scopul de a aminti planele cu care s-a făcut instruire efectivă sau performanțe.

Plane școală fază I

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Observații
Monoloc				
Kassel-12	Germania	1933-1935	2	Construit la Cernăuți
Höl's der Teufel	Germania	1935-1938	4	Deta, Timișoara, Cluj
Zogling-35	Germania	1929-1937	21	Construit în țară
GEP-1	România	1934-1938	5	Construit la București
Grunau-9	România	1938-1941	12	Construit la IAR-Brașov
Grunau 9 „Ou”	România	1838-1941	2	La Sânpetru
SG-38 „Schulgleiter”	România	1940-1950	20	Import Germania
Wrona	Polonia	1938-1942	5	la IAR și 1 la Sânpetru

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Observații
Monoloc				
Vöcsok	Ungaria	1941-1944	4	Cluj, Tg. Mureș
Töcsok	Ungaria	1941-1944	4	Cluj, Tg. Mureș
ICAR „Racoviță”	România	1941-1950	220	La ICAR și SET București
ICAR „Reghin”	România	1950-1951	52	Construit la Reghin
RG-4 „Pionier”	România	1953-1960	62	Proiect original, fabricat la Reghin
Biloc				
SG-38 „Schulgleiter”	Modif. în biloc	1949-1951	3	Realizat la Bistrița, Petroșani, Câmpina
RG-3 „Stahanov”	România	1953-1965	25	Proiect original Vladimir Novîțchi

Planoare de școală și antrenament faza a II-a

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Observații -Constructor
Monoloc				
Pastior II și III	România	1930-1931	2	Construit de ing. Egon Pastior
Kassel-20	Germania	1930-1934	2	Construit la Brașov și Cernăuți
Kassel-25	Germania	1934-1936	1	Import Germania pentru Cernăuți
Grunau Baby I	Germania	1933-1935	1	Construit de ing. E. Pastior
Grunau Baby I A	Germania	1934-1942	21	SET București
Grunau Baby II B	Germania	1943-1946	40	ASAM Cotroceni București
Goppingen-1 „Wolf”	Germania	1937-1941	1	Import Germania
WWS-1 „Salamandra”	Polonia	1939-1943	5	Import Polonia
WWS-1 „Salamandra”	Polonia	1941-1945	28	Construit la Sânpetru
Komar	Polonia	1943-1944	1	Adus din Iugoslavia
IS-2	România	1949-1950	1	Construit de I. Șilimon la Sânpetru
„Pilis” R-8	Ungaria	1950-1960	8	Construit în Ungaria
RG-1 Baby	România	1950-1965	188	Construit la Reghin 1950-1958
Biloc				
Goppingen-2	Germania	1936-1941	1	Dotare Brașov și Sânpetru
Mewa	Polonia	1943	1	Preluat din Iugoslavia
Zimbora	Ungaria	1941-1949	1	Dotare Tg. Mureș

Planoare de performanță faza a III-a

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Constructor
Monoloc clasa D-1				
Goppingen-3 „Minimoua”	Germania	1936-1940	1	Wolf Hirth
DFS-Rhönbussard	Germania	1937-1941	1	Hans Jacobs
SG-3 bis/36 „Delfin”	Polonia	1939-1945	1	S. Grzeszczyk
DFS Olympia „Meise”	Germania	1941-1951	2	Hans Jacobs
DFS D-50 „Weihe”	Germania	1943-1953	5	Hans Jacobs
LG 125 „Sohaj” I	Cehoslovacia	1950-1960	10	
LG 125 A „Sohaj” II	Cehoslovacia	1951-1962	16	
Letov L-107 „Lunak”	Cehoslovacia	1951-1962	6	
R-22 „Futar”	Ungaria	1951-1955	2	Erno Rubik
R-22 SV-”Superfutar”	Ungaria	1952-1960	2	Erno Rubik
IS-3 „Vuia I” ovoid	România	1954-1960	4	Iosif Șilimon
OP-22	România	1956-1961	1	Ovidiu Popa
RG-5 „Pescăruș”	România	1957-1965	15	Vladimir Novîțchi
WK-104	România	-	1	Witold Kasprzyk
IS-3D	România	1957-1985	152	Iosif Șilimon
SZD-18 „Jaskolka”	Polonia	1957-1966	1	
IS-4 (semilaminar)	România	1959-1965	2	Iosif Șilimon
IS-29A-D	România	1963-1970	5	Iosif Șilimon
SZD-29 „Zefir”-3	Polonia	1963-1966	2	
SZD-24 „Foka-3”	Polonia	1963-1980	4	

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Constructor
Monoloc clasa D-1				
SZD-24-4A „Foka-4”	Polonia	1964-1983	19	Iosif Șilimon
SZD-32A „Foka-5”	Polonia	1970-1983	11	
IS-29D2	România	1970-2000	561	
SZD Jantar standard	Polonia	1977-2000	2	
SZD Jantar 2 (liber)	Polonia	1977-2000	2	
SZD Jantar standard-2	Polonia	1979-2000	8	
SZD-42-2 Jantar 2B	Polonia	1979-2000	2	
Biloc clasa D-2				
Gopingen-4 „Gövier”	Germania	1940-1950	5	Hünter – Hirth
DFS Kranich II	Germania	1942-1950	12	Hans Jacobs
RG-2 „Partizan”	România	1951-1965	17	Vladimir Novîțchi
CT-2	România	1955-1962	6	Traian Costăchescu
GP-2	România	1957-1962	1	Oct. Giuncu – Ovidiu Popa
SZD-9 bis „Bocian”	Polonia	1957-1963	1	Vladimir Novîțchi
RG-9 „Albatros”	România	1958-1965	6	
IS-7	România	1959-1970	3	
IS-8A	România	1960	1	
IS-7/12	România	1961-1975	22	
L-13 „Blanik”	Cehoslovacia	1966-1990	28	
IS-28	România	1975-1985	1	
IS-28 B2	România	1976-2000	359	
IS-30	România	1978-2000	5	Iosif Șilimon (193 export)
IS-32	România	1977-2000	5	Iosif Șilimon

Planoare speciale

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Observații-constructor
DFS-230 D-7 transport	Germania	1943-1946	24	Încărcătură 1200 kg sau 10 soldați cu armament
MR-10 experimental	România	1943	1	Radu Manicatide
OP-1 acrobatic total	România	1950-1952	1	Ovidiu Popa
IAR-35 acrobatic total	România	1988-1991	2	Nicolae Gherman

Motoplanoare

Denumire planor	Proiect original	În serviciu	Nr. buc.	Constructor
RM-12	România	1953	1	Radu Manicatide
IS-9 motor 2 cilindri, greutate 40kg, 5 CP	România	1959-1961	1	I. Șilimon și E. Berențan
IS-9A motor 2 cilindri, greutate 40 kg, 5 CP	România	1959-1961	1	I. Șilimon și E. Berențan
IS-28B-M1 – tandem, motor Limbach, 68 CP	România	1979-1985	2	Iosif Șilimon
IS-28B-M2, cote-a-cote, motor Limbach, 80 CP	România	1978-2000	34	Iosif Șilimon

Planoare construite în țară 1905 - 2000

La acest capitol vor fi enumerate cronologic planoarele construite în țară, și constructorii acestora, dând detalii tehnice numai acolo unde datele se bazează pe documente precise.

Sistematizarea va cuprinde trei secțiuni în funcție de etapele parcurse:

- I. – Constructorii solitari ai începutului de secol.
- II. – Constructorii organizați în mici grupuri, care au lucrat după planuri, aparate verificate în zbor și construite cu materiale adecvate.
- III. – Construcții de mare calitate făcute în întreprinderi de specialitate cu utilaje moderne, care fabrică de la prototipuri experimentale la producția de mică și mare serie.

Deoarece pentru perioada de început din 1905, cu mici excepții, până în 1935 aproximativ, nu am găsit suficiente date relevante, detaliile vor fi mai reduse.

Nota: au fost incluse și cele două planoare construite de Henri Coandă în Belgia și Italia.

I - Constructori individuali 1895 - 1927

1895-1904 - Constantin Bălăceanu-Stolnici – 5 planoare aeromodel cu anvergura între 2,50 și 3,00 m tip Lilienthal lansate de pe dealurile de la Stolnici jud. Argeș.

1906 - **Ing. Henri Conadă** – un biplan tip Chanute la Liege în Belgia.

1907 - **Henri Coandă și Gianni Caproni** – prototip biplan la Torino-Italia.

1908 - **Ing. Petre Andianov** – prototip original – zboară la Galați.

- **Ion Romanescu** – planor celular tip zmeu – zboară la Craiova.

1909 - **Ing. Aurel Vlaicu** – planor original concepție proprie, cu profundor în față – zboară la Bințiș jud. Hunedoara, tractat de cai.

- **Ing. Henri August** – planor concepție proprie originală din țeavă subțire de oțel – zboară la București cu tractare la automobil. Date tehnice: biplan, aripă dreptunghiulară, anvergura 7 m, suprafața portantă 22,35 mp, lungime 9,20 m, greutate gol 56,500 kg.

- **Ștefan Alămaru** tehnician din Brăila – planor original concepție proprie inspirat din publicațiile vremii, face câteva lansări reușite de pe dealurile Măcinului.

- **Ing. Ernst Grubman** – planor concepție proprie, face zboruri lângă Brăila, remorcat de automobil.

1911-1913 - Ion Romanescu – în 1911 construiește un planor monoplan ultra-ușor cu aripă dreptunghiulară și execută mai multe zboruri reușite (cu acest precursor al ultra-ușoarelor de astăzi) la faleza Eforie (decolarea și aterizarea se efectuează cu picioarele pilotului).

În 1912 construiește la Iași planoarele biplane IR-2, 3 și 4 (acesta din urmă neterminat) cu aripi dreptunghiulare între 6 și 8 m anvergură, trenul de aterizare – patină dublă.

În 1913 construiește al cincilea planor, îmbunătățit, cu comenzi mobile și postul de pilotaj semicarenat „Rollet-5”, cu care zboară și remorcat de automobil.

1913 - **Gheorghe Popoiu** la Bârlad construiește din materiale neadecvate un planor cu aterizor sanie, cu care execută câteva lansări pe zăpadă de pe dealurile din împrejurimi.

1920 - **Costel Sideri** tehnician din București – construiește între 1918-1920 un planor pe care îl avariază grav la prima lansare.

1926 - **Ing. Radu Manicatide** la București construiește un aeromodel planor cu anvergura de 6 m, în greutate de 28 de kg cu care ocupă locul I la un concurs ținut la București.

- **Ing. Radu Onciul** de la uzinele IAR Brașov prezintă proiectul unui planor de școală cu caracteristica ingenioasă de a plia ușor aripile pentru a ocupa un spațiu restrâns în hangar.

1927 - **Ing. Radu Manicatide** construiește la București și Sinaia planorul RM-2, biplan tip Chanute. Încercat în zbor la Sinaia.

II - Construcții realizate de mici grupuri organizate 1928 - 1940

1929 - **Codlea, jud. Brașov, ing. Hubert Clompe și prof. Alfred Ledegang** cu un grup de elevi încep construcția unui planor Zögling după planurile originale aduse din Germania – acesta va zbura în 1931.

- **Sibiu ing. Egon Pastior** cu un grup de sași, termină construcția unui planor Zögling început anul trecut, după planuri originale.

- **Făgăraș ing. Gustav Stof** începe construcția planorului S-10 (Sablier-10) după planurile originale – planorul va fi terminat în 1934 și recepționat în zbor în 1935.

1930 - **Sibiu – ing. Egon Pastior** construiește un planor concepție proprie de faza II semicarenat PE-1 care este avariat grav la prima lansare din sandou, și refăcut în anul următor.

1931 - **Jean Barboi și Ilie Mosora** construiesc la Orăștie după planurile originale planorul american „Mead Challenger” pe care îl avariază la primele încercări, după care îl refac și, în 1933, îl prezintă pentru omologare. Anvergura 12 m, suprafața portantă 18 m, finețea 1/16.

1932 - **Sibiu** – cu același grup Pastior construiește al doilea planor de concepție proprie de faza II – PE-2 cu care reușește câteva zboruri plutite.

1933 - **Sibiu – ing. E. Pastior** termină construirea planorului Grunau Baby I după planurile originale (în luna iulie va executa cu acest planor se va realiza primul zbor remorcat de avion din România).

- **Cernăuți în atelierele CFR** se construiesc 4 planoare de școală tip Zögling.

1934 - **Tg. Mureș ing. I. Pop** construiește cu ajutorul elevilor de la școala de arte și meserii un planor Zögling care va fi finalizat în anul următor.

- **București** fabrica de avioane SET, construiește un planor Baby II A (cu mici modificări).

1935 - **București Gh. Popoiu** construiește la o fabrică de mobilă 3 planoare de școală, concepție proprie originală GEP-1.

1936 - **Petroșani ing. Gustav Stof** la atelierele societății miniere construiește 3 planoare tip Grunau-9 de faza I și un planor de aceeași fază cu postul de pilotaj carenat gen Hol's der Teufel.

- **Deta în Banat, ing. Wugen Prohasca** cu un grup de Svabi din grupul etnic german, construiesc un Hol's der Teufel.

1936 - **Timișoara-Erast Berențan** cu un grup de studenți de la Politehnică termină construirea unui Hol's der Teufel început cu un an în urmă și execută zboruri prin remoraj de automobil.

- **Reșița** – tehnicienii **Iosif Hawel, Francisc Barth și Ion Gheorghevi** construiesc cu ajutorul uzinelor metalurgice 3 planoare tip Zögling cu care fac zboruri în împrejurimi.

- **Arad** – **prof. Ladislau Braun** cu un grup de elevi de la școala de arte și meserii – construiesc un planor de școală faza I tip Ujonk după planuri aduse din Ungaria.

1937 - **Ing. Alexandru Matei** – la **Sânpetru** construiește cu colectivul tehnic al școlii, un planor faza I Grunau-9 cu carenaj „ou” pentru postul de pilotaj.

- **Ing. Gh. Hye și Bela Barta** la Cluj cu un grup de tineri construiesc un Hol's der Teufel, cu care vor zbura în luna ianuarie 1938.

1940 - **Matei Balea** și maiștri de la Sânpetru construiesc un planor ușor de faza I – Polonez – Wrona.

III – CONSTRUCȚII EXECUTATE ÎN ATELIERE ȘI ÎNTREPRINDERI DE SPECIALITATE

Începând de aici se dau detalii tehnice mai ample și enumerarea se va face pe constructori, cuprinzând realizările în timp.

Proiectant constructor, denumirea planor, categoria (monoloc, biloc, scoala, antren., performanta, acrobatie) anii de fabricatie	An zbor prototip	Nr. buc. Con- struite	Anver- gura	Lungi- me	Supraf. aripii in mp	Greutate		Finete	Viteza		
						Gol	In zbor		Infun- -dare	Mi- nima	Ma- xima
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Planoare											
Ing. Witold Kasprzik WS-1 Salamandra scoala- antrenament Sanpetru. 1941- 1945.	1941	28	12,50	6,45	16,95	110	195	15	0,83	50	150
WK-4 performanta Sanpetru. 1942-1944	1953	1	16,40	6,70	17,30	146	230	30	0,62	68	180
Ing. Radu Manicatile RM-10 „Rata” IAR-Brasov 1943 experimental	1943	1	6,00	4,30	9,00	70	130	7			
RM-11 pl. transport – sarcina utila 1000 kg. Proiect si macheta Bucuresti 1945											
RM-12 motoplanor experimental – 20 CP Brasov 1953 (derivat din RM-10)	1953	1	6,00	4,60	9,00	126	195				
Fabrica SET-Bucuresti Grunau Baby II A Cotroceni 1934	1934	1	13,50	5,96	14,00	160	250	17	0,87	58	160
Fabrica ICAR-Bucuresti (Grunau-9) ICAR Bucuresti 1942-1947	1942	240	10,78	5,70	15,40	115	200	7	0,95	43	120
Fabrica SET si ASAM Grunau Baby II A si B Bucuresti 1946-1948	1946	42	13,57	6,10	14,20	165	255	17	0,87	58	160
Ing. Traian Costachescu CT-2 performanta acrobatie biloc. Pipera 1954-1962 (2 export)	1955	12	14,60	8,00	15,40	350	540	25	0,90	85	300
Vladimir Novitchi IFIL-Reghin ICAR (licenta) scoala faza I Reghin 1950- 1953	1950	51	10,78	5,70	15,40	115	200	7	1,10	45	120
RG-1Baby scoala faza II 1950-1958	1950	188	13,50	6,19	14,20	156	251	17	0,85	60	210
RG-2 „Partizan” scoala performanta 1951-1954	1951	17	18,00	8,01	22,07	285	465	23,5	0,70	75	160
RG-3 „Stahanov” biloc, scoala faza I 1952-1954	1952	25	12,60	6,80	19,90	150	310	16,00	1,00	50	165
RG-4 „Pescarus” performanta 1956-1958	1956	16	15,10	7,38	17,28	210	300	26	0,76	70	180
RG-9 „Albatros” biloc, scoala, performanta 1957- 1959	1957	6	16,45	7,98	22,16	290	470	25	0,85	75	180
Ovidiu Popa OP-1 Sanpetru acrobatie 1949-1950	1950	1	11,78	5,60	10,70	240	320	25	0,85	80	400
OP-22 (pentru ascendenta slaba) performanta – ARMV- 1 Bucuresti 1954-1955	1955	1	16,00	6,00	14,00	165	255	27	0,90	50	170
GP-2 in colaborare cu ing. Octav Giuncu, biloc, scoala, perfectionare 1956-1957	1957	1	16,00	8,00	18,00	330	510	25	0,80	65	220

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ing. Iosif Silimon IS-2 planor faza II antrenament(Sânpetru – 1949)	1949	1	12,30	6,54	14,70	160	250	20	0,77	50	180
IS-3 „Teava” performanta – URMV-3 Brasov 1952-54	1953	3	16,00	6,45	16,00	215	305	30	0,65	75	200
IS-3A si B(teava) performanta. URMV-3 Brasov 1953-1954	1954	2	16,00	6,66	16,00	245	355	28,2	0,75	70	180
IS-3 C monoloc performanta – URMV-3 Brasov 1955	1956	1	17,00	7,26	16,00	270	360	26,9	0,77	75	180
IS-3 D monoloc performanta – URMV-3 Ghimbav 1957- 1977	1957	152	15,30	7,26	15,30	230	320	25,3	0,77	70	180
IS-3 E „Teava” monoloc performanta. URMV-3 Brasov 1958	1958	1	17,00	7,00	16,00	270	360	28,9	0,70	70	180
IS-3 F monoloc performanta, URMV-3 Ghimbav 1959	1959	1	15,30	7,00	15,30	230	320	28,2	0,75	70	180
IS-4 monoloc performanta, semilaminar URMV-3 Ghimbav 1958-1959	1959	2	15,00	7,00	14,00	230	320	30	0,64	75	180
IS-7 biloc universal, URMV- 3 Ghimbav 1959-1964	1959	22	15,90	8,65	19,70	330	500	24	0,92	80	180
IS-11 monoloc semiacrobatic URMV-3 Ghimbav 1959	1959	1	14,10	6,87	14,50	240	330	26	0,84	80	240
IS-7/12 biloc scoala antrenament, IIL Ghimbav 1960-1963	1960	10	15,00	7,60	17,00	280	480	25	0,88	80	200
IS-8 si 8 A semimetalic scoala antrenament IIL Ghimbav 1960	1960	2	13,35	7,35	15,50	280	430	22	0,96	80	180
IS-10 monoloc laminar performanta IIL Ghimbav 1960	1960	1	15,00	7,44	13,20	220	340	33	0,68	75	180
IS-5 „teava” semimetalic monoloc performanta IIL Ghimbav 1961	1961	1	15,30	6,36	15,28	220	310	28	0,74	70	180
IS-12 monoloc derivat din bilocul 7/12 antrenament IIL Ghimbav 1962	1962	1	15,00	7,35	18,00	290	460	24	0,92	80	200
IS-13 monoloc antrenament performanta IIL Ghimbav 1962	1962	1	15,00	8,00	18,00	240	320	25	0,80	75	200
IS-13 A biloc universal, scoala, antrenament, performanta IIL-Ghimbav 1962	1962	1	15,00	8,00	18,00	290	460	24	0,92	80	180
IS-18 monoloc metalic laminar performanta IIL- Ghimbav 1965	1965	1	16,00	7,10	12,80	270	370	35	0,63	75	180
IS-19 monoloc performanta, ramas in stadiu de proiect IIL- Ghimbav 1967	-	-	20,00	7,60	19,30	310	410	37	0,52	85	180
IS-18/25 monoloc semilaminar, performanta ICA-Ghimbav 1969	1969	2	15,00	6,90	11,56	283	375	32,5	0,68	75	220
IS-28 biloc metal, performanta ICA-Ghimbav 1970	1970	1	15,00	6,76	18,00	325	510	26	0,85	85	200
IS-29B monoloc metalic laminar, performanta ICA- Ghimbav 1970-1974	1970	1	15,00	7,03	11,92	240	340	36	0,62	85	220
IS-29D monoloc metalic laminar, performanta ICA- Ghimbav 1971	1971	55	15,00	7,03	10,42	220	320	37	0,58	80	220

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
IS-29E monoloc metalic laminar, performanta ICA-Ghimbav 1971	1971	1	17,60	7,03	12,78	275	380	42	0,55	80	220
IS-28B biloc metalic laminar performanta ICA-Ghimbav 1972	1973	1	17,00	8,17	18,24	370	570	32	0,70	80	240
IS-28B2 biloc metalic laminar performanta, semiacrobatic ICA-Ghimbav 1973-1983 (193 export)	1974	359	17,00	8,45	18,24	400	590	34	0,78	90	230
IS-29D2 monoloc metalic laminar, performanta ICA-Ghimbav 1974-1987 (96 export)	1975	156	15,00	7,30	10,30	240	360	37	0,65	80	225
IS-32A biloc metalic laminar performanta ICA-Ghimbav 1977-1980 (9 export)	1977	15	20	8,36	14,68	400	590	44,5	0,62	85	195
IS-30 biloc metalic laminar, performanta ICA-Ghimbav 1977-1980 (5 export)	1978	14	17	8,45	18,24	400	590	33	0,78	85	225
Motoplanoare											
Ing. Iosif Silimon IS-9 si 9 A monoloc triciclu, semimetalic, motor 2 cilindri, 20 CP (ing. Barbos, ing. E. Berentan) URMV-3 1959	1959	2	13,00	6,64	15,00	230	360	21,7	0,95	85	150
IS-28M2 biloc (cote a cote) metalic, motor Limbach 68 CP, ICA Ghimbav 1976 (67 export)	1976	101	17,00	7,50	18,24	440	650	29	0,85	80	200
IS-28M1 biloc – tandem – metalic, motor Limbach 68 CP. ICA Ghimbav 1977	1977	1	18,00	7,96	18,24	460	680	30	0,82	80	205
I.A.R. - 35 monoloc total acrobatic, proiectat de ing. Nicolae Gherman - I.C.A. Ghimbav 1986.	1988	2	12,00	6,00	10,8	270	380	27	0,76	80	380

PLANOARE CONSTRUIE ÎN STRĂINĂTATE – ÎN SERVICIU 1935-2000

GRUNAU Baby 2A și 2B

(școală, antrenament – faza II)

Construit în 1932 – Schneider – W. Hirth – Germania.

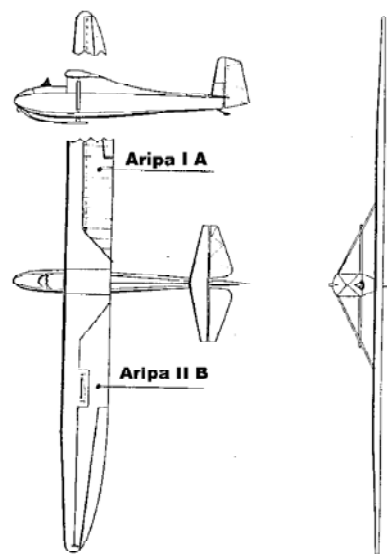
În serviciu în România între 1936-1948 (import 25 de buc.

În 1943 din Germania). În 1939 va deține un record național de distanță.

Notă: au fost construite și în țară, la SET și ASAM București, 43 exemplare, între 1934-48.

Caracteristici

Anvergură	13,5 m	Greutate gol	137 kg
Lungime	6,09 m	Greutate utilă	80 kg
Înălțime	1,4 m	Greutate max.	225 kg
Supr. portantă	14,2 m ²	Viteză min.	48 km/h
Încărcare	16,9 kg/m ²	Viteză optim.	60 km/h
Finețe	17	Viteză max.	210 km/h

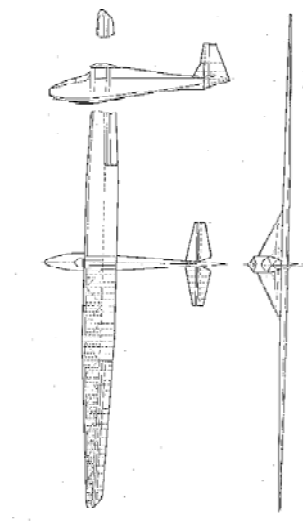
**KASSEL-25**

(performanță – faza III)

Constructor ing. G. Fieseler 1931 – Germania (derivat din Kassel-20). Importat în 1934 la Cernăuți.

Caracteristici

Anvergură	18 m	Greutate gol	142 kg
Lungime	6,425 m	Greutate utilă	85 kg
Înălțime	1,37 m	Greutate max.	227 kg
Supr. portantă	15,5 m ²	Viteză min.	48 km/h
Încărcare	14,64 kg/m ²	Viteză optim.	66 km/h
Finețe	22	Viteză max.	150 km/h

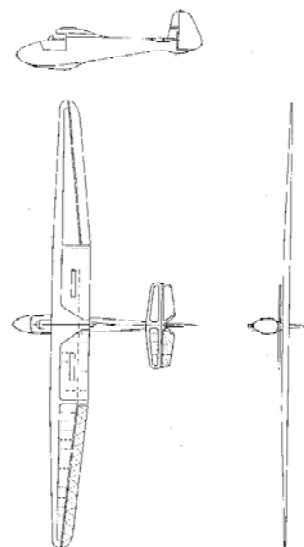
**RHÖNBUSSARD**

(antrenament performanță – faza III)

Construit în 1933 de ing. Hans Jacobs – Germania. În serviciu în România între 1937-1941 Brașov un exemplar. Un record național.

Caracteristici

Anvergura	14,3 m	Greutate gol	150 kg
Lungime	5,85 m	Greutate utilă	95 kg
Înălțime	1,38 m	Greutate max.	245 kg
Supr. portantă	14,1 m ²	Viteză min.	50 km/h
Încărcare	17,4 kg/m ²	Viteză optim.	70 km/h
Finețe	19,8	Viteză max.	150 km/h



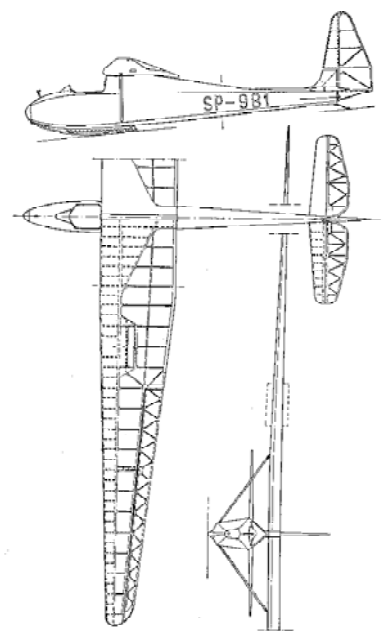
KOMAR

(școală, antrenament – faza II)

Construit de ing. Antoniego Kocjana în 1933 – Polonia. La noi în serviciu între 1942-1944, un singur exemplar. Cinci recorduri naționale realizate în Polonia.

Caracteristici

Anvergură	15,8 m	Greutate gol	148 kg
Lungime	6,75 m	Greutate utilă	77 kg
Înălțime	1,750 m	Greutate max.	225 kg
Supr. portantă	17,4 m ²	Viteză min.	44 km/h
Încărcare	14,01 kg/m ²	Viteză optim.	64 km/h
Finețe	19	Viteză max.	140 km/h

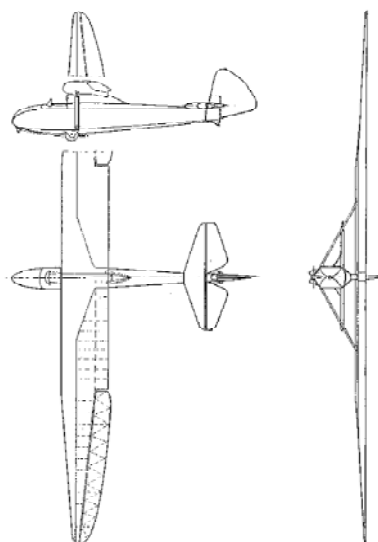
**GÖ-1 „WOLF”**

(școală, antrenament – faza II)

Construit de ing. Wolf Hirth în 1935 – Germania. În serviciu între 1937-1941 Brașov – un exemplar.

Caracteristici

Anvergură	14 m	Greutate gol	145 kg
Lungime	6,3 m	Greutate utilă	80 kg
Înălțime	1,5 m	Greutate max.	225 kg
Supr. Portantă	15 m ²	Viteză min.	55 km/h
Încărcare	15 kg/m ²	Viteză optim.	65 km/h
Finețe	18	Viteză max.	145 km/h

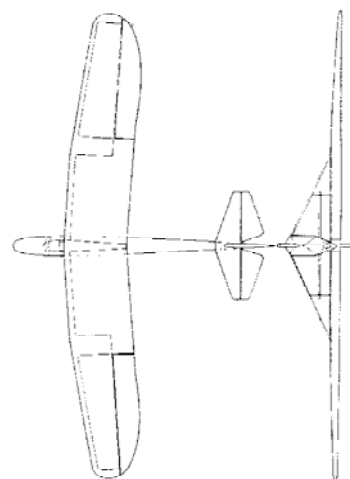
**GÖ-2**

(biloc – faza II)

Construit în 1935 de ing. Martin Schempp și Hirth – Germania. În serviciu la Brașov între 1935 și 1941 – un exemplar.

Caracteristici

Anvergură	14,5 m	Greutate gol	198 kg
Lungime	6,79 m	Greutate utilă	172 kg
Înălțime	1,75 m	Greutate max.	370 kg
Supr. portantă	21,5 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	17 kg/m ²	Viteză optim.	75 km/h
Finețe	15	Viteză max.	160 km/h



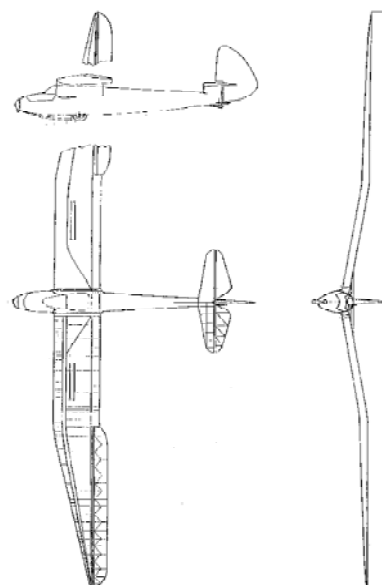
GÖ-3 „MINIMOUA”

(performanță – faza III)

Construit de Schempp și Hirth în 1935 – Germania. În serviciu în România între 1936-40 – un exemplar.

Caracteristici

Anvergură	17 m	Greutate gol	216 kg
Lungime	7,09 m	Greutate utilă	134 kg
Înălțime	1,58 m	Greutate max.	350 kg
Supr. portantă	19 m ²	Viteză min.	60 km/h
Încărcare	18,42 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	26	Viteză max.	180 km/h

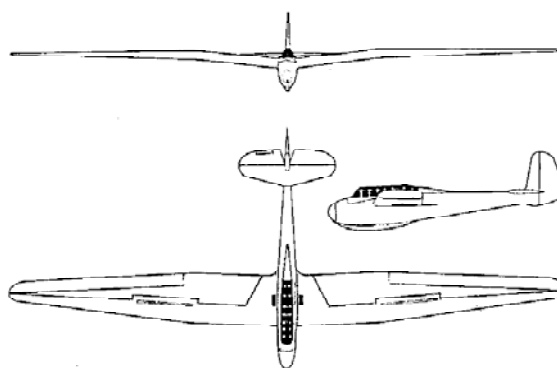
**KRANICH-2**

(biloc – faza III)

Construit de ing. Hans Jacobs în 1937 – Germania. 12 exemplare în serviciu în România între 1942-1950. Șapte recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	18,1 m	Greutate gol	240 kg
Lungime	7,9 m	Greutate utilă	200 kg
Înălțime	2,3 m	Greutate max.	440 kg
Supr. portantă	22,7 m ²	Viteză min.	70 km/h
Încărcare	19,16 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	23,6	Viteză max.	180 km/h

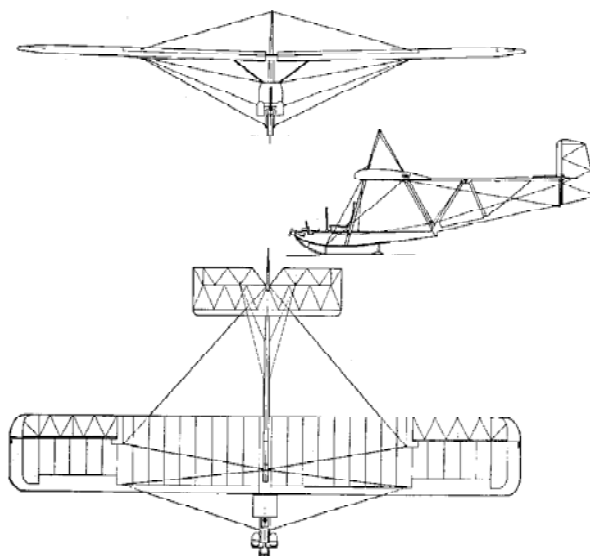
**SG-38 „SCHULGLEITER”**

(școală – faza I)

Construit în 1938 în Germania de Edmund Schneider la fabrica Grunau. În serviciu în țară între 1940-1950 – 20 exemplare (3 exemplare transformate în biloc cu dublă comandă între 1949-1951).

Caracteristici

Anvergură	10,41 m	Greutate gol	105 kg
Lungime	6,28 m	Greutate utilă	95 kg
Înălțime	2,43 m	Greutate max.	200 kg
Supr. portantă	16,7 m ²	Viteză min.	40 km/h
Încărcare	16 kg/m ²	Viteză optim.	50 km/h
Finețe	10	Viteză max.	115 km/h



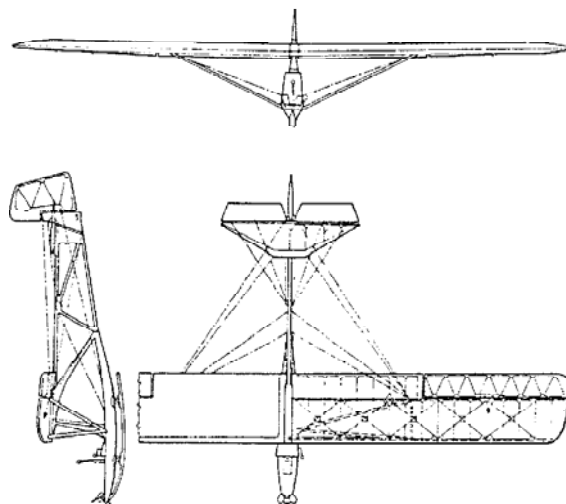
R-07A „TÜCSOK”

(școală – faza I)

Construit în 1938 de ing. Rubik Ernő – Esztergom – Ungaria.
În Serviciu în Transilvania între 1940-1948.

Caracteristici

Anvergură	10,4 m	Greutate gol	90 kg
Lungime	6 m	Greutate utilă	80 kg
Supr. portantă	13,3 m ²	Greutate max.	170 kg
Încărcare	12,8 kg/m ²	Viteză min.	36 km/h
Finețe	12	Viteză optim.	42 km/h
		Viteză max.	120 km/h

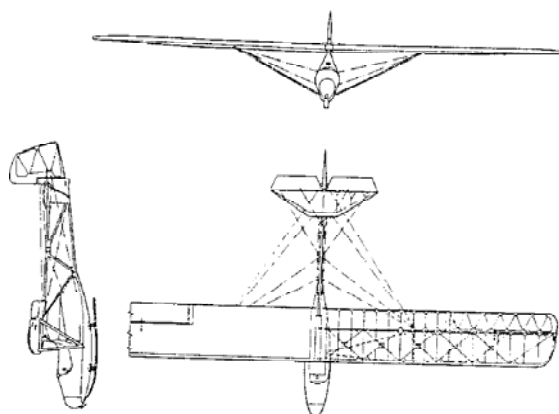
**R-07 B „VÖCSOK”**

(școală – faza I)

Constructor ing. Rubik Ernő, 1938, Esztergom – Ungaria. În
serviciu în Transilvania între 1940-1948 la Cluj și Tg. Mureș.
Planor cu postul de pilotaj carenat.

Caracteristici

Anvergură	11,6 m	Greutate gol	110 kg
Lungime	6,3 m	Greutate utilă	85 kg
Înălțime	1,5 m	Greutate max.	195 kg
Supr. portantă	15 m ²	Viteză min.	38 km/h
Încărcare	13 kg/m ²	Viteză optim.	45 km/h
Finețe	12	Viteză max.	130 km/h

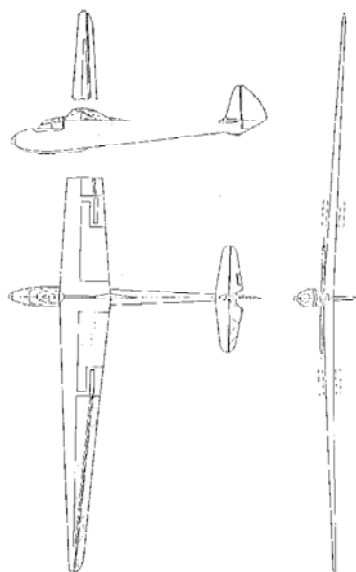
**DFS “WEIHE”**

(performanță – faza III)

Construit în 1938 de ing. Hans Jacobs – Germania. În serviciu
în România între 1943-1952 (import 4 exemplare în 1943)
va realiza șase recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	18 m	Greutate gol	245 kg
Lungime	8,3 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,56 m	Greutate max.	335 kg
Supr. portantă	18,2 m ²	Viteză min.	65 km/h
Încărcare	18,04 kg/m ²	Viteză optim.	75 km/h
Finețe	28	Viteză max.	170 km/h



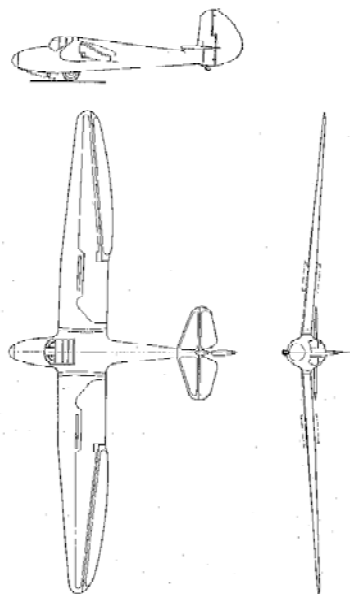
GÖEVIER – GÖ-4

(școală, antrenament – faza II)

Construit de W. Hirth – Hüter 1939. În România între 1940-1950 – 5 exemplare.

Caracteristici

Anvergură	14,8 m	Greutate gol	220 kg
Lungime	7,26 m	Greutate utilă	160 kg
Înălțime	1,94 m	Greutate max.	380 kg
Supr. portantă	19 m ²	Viteză min.	62 km/h
Încărcare	18,43 kg/m ²	Viteză optim.	72 km/h
Finețe	19	Viteză max.	180 km/h

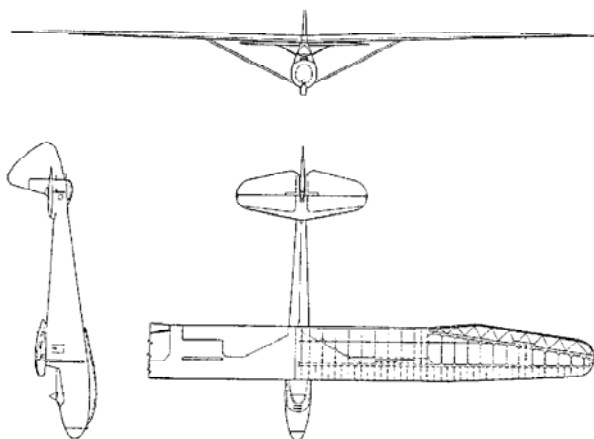
**R-08 „PILIS”**

(antrenament – faza II)

Constructor ing. Rubik Ernő, 1939, Esztergom – Ungaria. În serviciu în România între 1949-1960, importate 8 exemplare.

Caracteristici

Anvergură	13,6 m	Greutate gol	150 kg
Lungime	6,64 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	250 kg
Supr. portantă	15,07 m ²	Viteză min.	48 km/h
Încărcare	15,9 kg/m ²	Viteză optim.	65 km/h
Finețe	19	Viteză max.	180 km/h

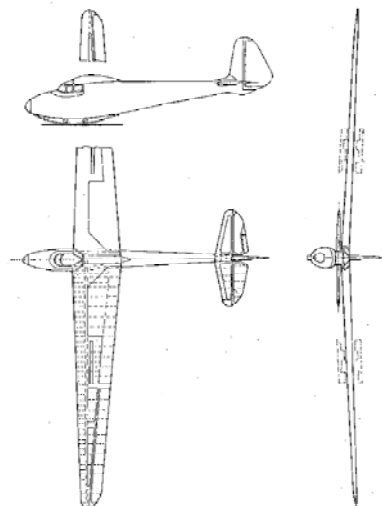
**DFS-OLYMPIA „MEISE”**

(performanță – faza III)

Constructor ing. Hans Jacobs, 1939 – Germania. În serviciu în România între 1940-1950 – 2 exemplare. (Prima traversare a Carpaților.)

Caracteristici

Anvergură	15 m	Greutate gol	165 kg
Lungime	7,2 m	Greutate utilă	87 kg
Înălțime	1,7 m	Greutate max.	252 kg
Supr. portantă	15 m ²	Viteză min.	63 km/h
Încărcare	17 kg/m ²	Viteză optim.	75 km/h
Finețe	26	Viteză max.	200 km/h

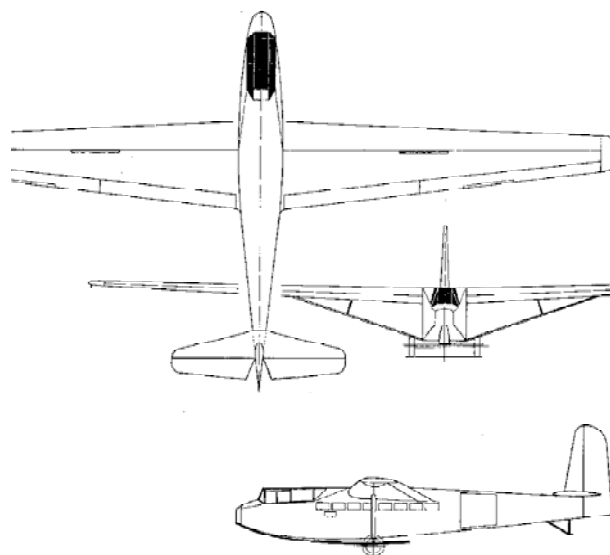


DFS-230 D-7
(militar, asalt-transport)

Construit în 1940 – Germania. În serviciu în România între 1943-1945 – 26 exemplare (2 serii a 13 exemplare).

Caracteristici

Anvergură	21,98 m	Viteză min. cu frâne	
Lungime	11,24 m	aerodinamice	90 km/h
Înălțime	2,750 m	Viteză optimă	120 km/h
Supr. portantă	41,3 m ²	Viteză max.	240 km/h
Încărcare	53,26 kg/m ²	Viteză max. în remorcaj	
Greutate gol	860 kg	încărcat	180 km/h
Greutate utilă	1100 kg	Viteză max. în remorcaj	
Greutate max.	2000 kg	fără încărcătură	200 km/h

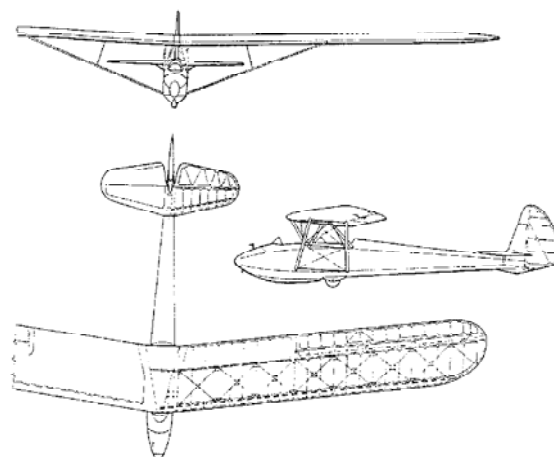


R-11 B „CIMBORA”
(biloc școală – faza II)

Constructor ing. Rubik Ernő – 1941, Esztergom – Ungaria. În serviciu în Transilvania între 1940-1949 la Cluj și Tg. Mureș – 2 exemplare.

Caracteristici

Anvergură	15 m	Greutate gol	220 kg
Lungime	7,52 m	Greutate utilă	180 kg
Înălțime	1,8 m	Greutate max.	400 kg
Supr. portantă	21,5 m ²	Viteză min.	58 km/h
Încărcare	18,6 kg/m ²	Viteză optim.	76 km/h
Finețe	15	Viteză max.	140 km/h

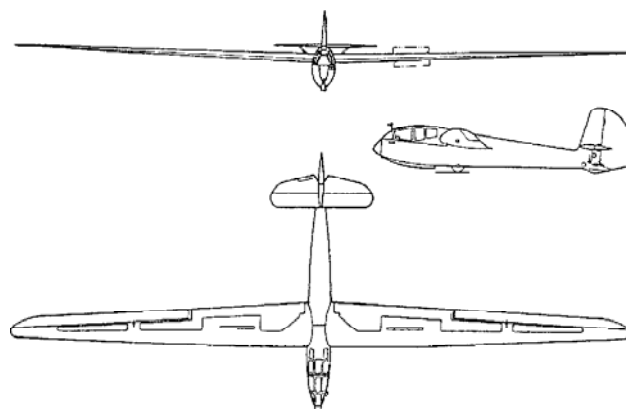


R-22 „FUTAR”
(performanță – faza III)

Constructor ing. Rubik Ernő – 1943, Esztergom – Ungaria. În serviciu în România între 1950-1955 – 2 exemplare. 2 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	15,8 m	Greutate gol	173 kg
Lungime	6,5 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	273 kg
Supr. portantă	13,5 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	20,2 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	26	Viteză max.	220 km/h

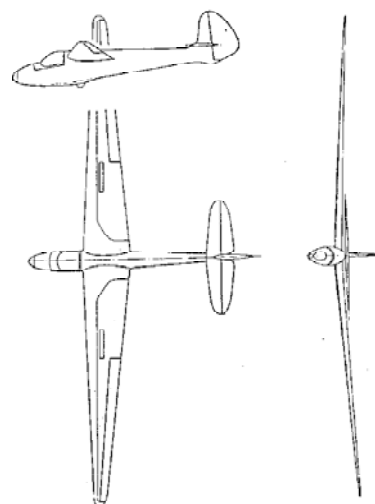


LG-125A „SOHAJ II” (performanță)

Variantă prototip Sohaj I – nu avea roata de burtă pentru aterizare și transport. În serviciu în România între 1950-1958 – 26 exemplare. 39 de recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	15 m	Greutate gol	185 kg
Lungime	7,13 m	Greutate utilă	110 kg
Înălțime	1,2 m	Greutate max.	295 kg
Supr. portantă	14 m ²	Viteză min.	67 km/h
Încărcare	21,07 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	27	Viteză max.	200 km/h

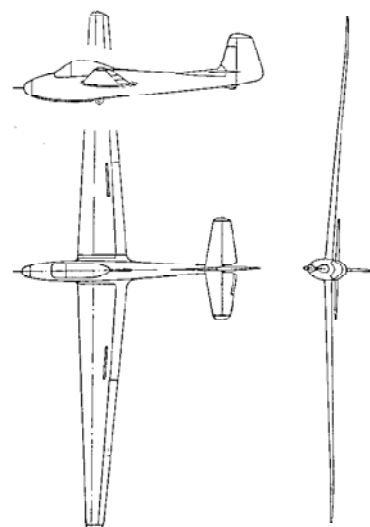


LETOV L-107 „LUNAK” (performanță-acrobație)

Construit în 1949, în Cehoslovacia. În serviciu în România între 1951-1962 – 6 exemplare.

Caracteristici

Anvergură	14 m	Greutate gol	200 kg
Lungime	6,65 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,5 m	Greutate max.	300 kg
Supr. portantă	13 m ²	Viteză min.	72 km/h
Încărcare	23 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	23,5	Viteză max.	350 km/h

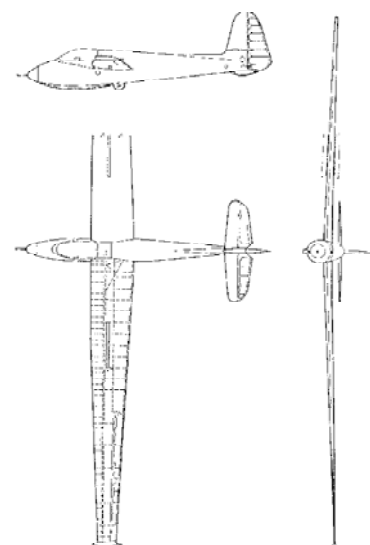


R-22 SV „SUPERFUTAR” (înalță performanță)

Construit în 1950 de ing. Rubik Ernő, Esztergom – Ungaria. În serviciu în România între 1952-1960 – 2 exemplare. 2 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	15,7 m	Greutate gol	180 kg
Lungime	6,5 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	280 kg
Supr. portantă	13,5 m ²	Viteză min.	80 km/h
Încărcare	20,7 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	29,5	Viteză max.	220 km/h

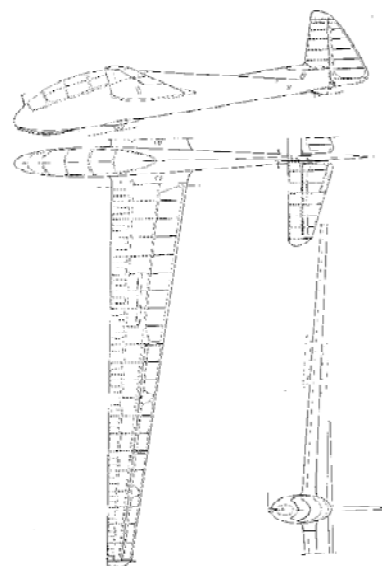


BOCIAN-BIS (biloc performanță)

Proiectat în 1950 – Polonia, de ing. Mariana Wasilewskiego, ing. Romana Zatwarnicengo și ing. Justina Sandauera. În serviciu în România între 1957-1963 – un exemplar. 18 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	18,1 m	Greutate gol	326 kg
Lungime	8,2 m	Greutate utilă	174 kg
Înălțime	1,8 m	Greutate max.	500 kg
Supr. portantă	20 m ²	Viteză min.	62 km/h
Încărcare	25 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	27	Viteză max.	200 km/h

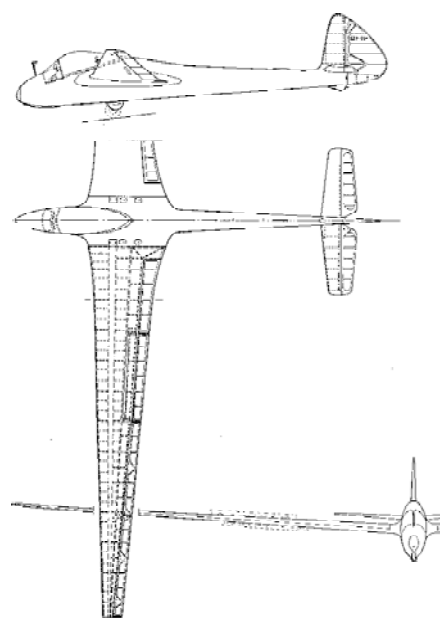


SZD-8 „JASKOLKA” BIS (performanță)

Construit în 1951 de ing. Tadeus Kosti – Polonia. În serviciu în România între 1957-1966 – un exemplar. 2 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	16 m	Greutate gol	252 kg
Lungime	7,42 m	Greutate utilă	85 kg
Înălțime	1,41 m	Greutate plin	337 kg
Supr. portantă	13,6 m ²	Viteză min.	55 km/h
Încărcare	24,08 kg/m ²	Viteză optim.	68 km/h
Finețe	26,4	Viteză max.	250 km/h

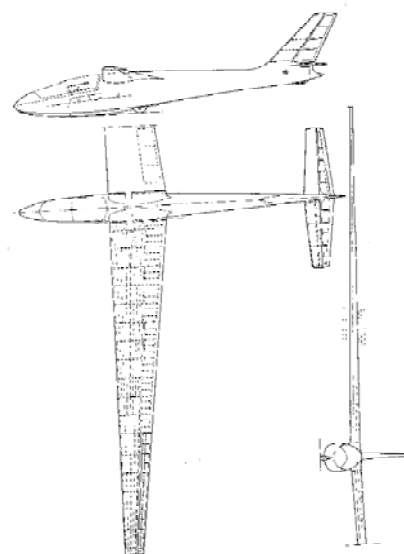


SZD-24 „FOKA-4” (performanță)

Proiectanți și constructori ing. W. Okarmusa și P. Mynarski, în 1960 – Polonia. În serviciu în România între 1965-1983 – 19 exemplare. Patru recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	14,98 m	Greutate gol	228 kg
Lungime	7 m	Greutate utilă	85 kg
Înălțime	1,4 m	Greutate max.	313 kg
Supr. portantă	12,16 m ²	Viteză min.	64 km/h
Încărcare	25,8 kg/m ²	Viteză optim.	75 km/h
Finețe	34	Viteză max.	260 km/h

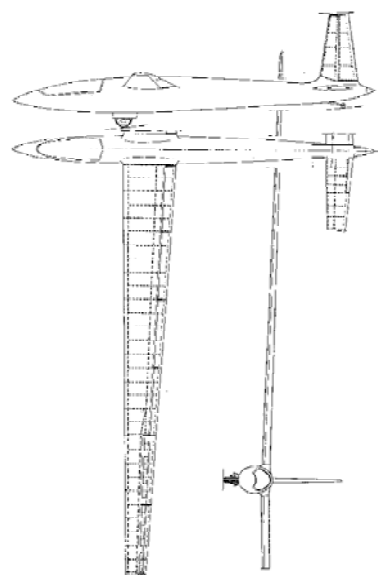


SZD-29 „ZEFIR-3” (înalță performanță)

Construit în 1962 în Polonia (cu parașută pentru frânare la aterizare). În serviciu în România între 1963-1966, două exemplare, deține 4 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	19 m	Greutate gol	294 kg
Lungime	8 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	2,1 m	Greutate max.	384 kg
Supr. portantă	15,7 m ²	Viteză min. cu flaps	65 km/h
Încărcare	33,2 kg/m ²	Viteză optim.	100 km/h
Finețe	42	Viteză max.	300 km/h

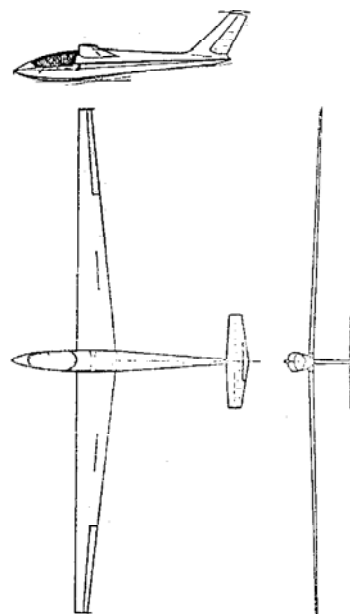


SZD-32A „FOKA-5” (performanță)

Construit în 1964 de ing. W. Okarmusa și P. Minarski – Polonia. În serviciu în România între 1970-1983, 11 exemplare, 7 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	14,98 m	Greutate gol	240 kg
Lungime	7,05 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,61 m	Greutate max.	340 kg
Supr. portantă	12,16 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	25,8 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	37	Viteză max.	280 km/h

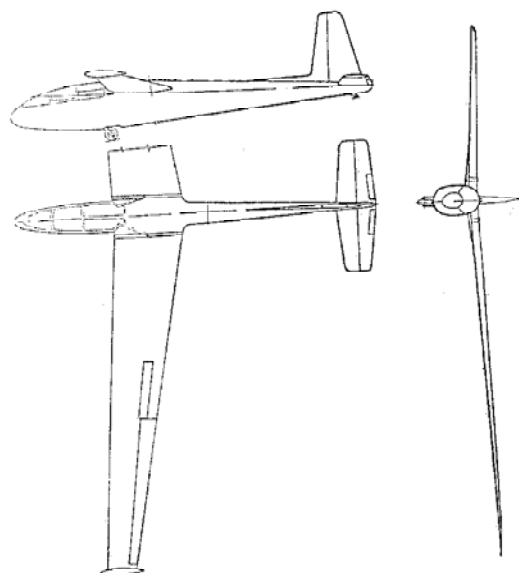


L-13 BLANIK (biloc școală și performanță)

Realizat în Cehoslovacia. Construcție metalică. În serviciu în România între 1966-1990, 28 de exemplare (6 recorduri naționale).

Caracteristici

Anvergură	16,2 m	Greutate gol	292 kg
Lungime	8,4 m	Greutate utilă	208 kg
Înălțime	2,1 m	Greutate max.	500 kg
Supr. portantă	19,15 m ²	Viteză min. cu flaps	55 km/h
Încărcare	26,1 kg/m ²	Viteză min. – flaps	60 km/h
Finețe	28	Viteză optim.	85 km/h
		Viteză max.	272 km/h

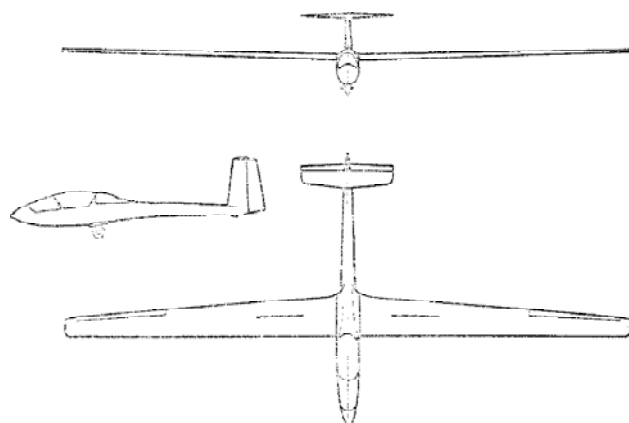


SZD-48 „JANTAR STANDARD” 2 (performanță)

Proiectat și construit în Polonia în 1978. Construcție fibră de sticlă, tren de aterizare escamotabil și rezervor cu balast lichid 150 l. În serviciu în România 1979-2000, în 8 exemplare (inițial două exemplare „Standard 1” din 1977).

Caracteristici

			fără balast	cu balast
Anvergură	15 m	Greutate gol	265 kg	415 kg
Lungime	6,7 m	Greutate utilă	120 kg	120 kg
Înălțime	1,5 m	Greutate max.	385 kg	535 kg
Supr. portantă	10,7m ²	Viteză min.	75 km/h	90
Încărcare	50,2 kg/m ²	Viteză optim.	92 km/h	113
Finețe	38	Viteză max.	250 km/h	250

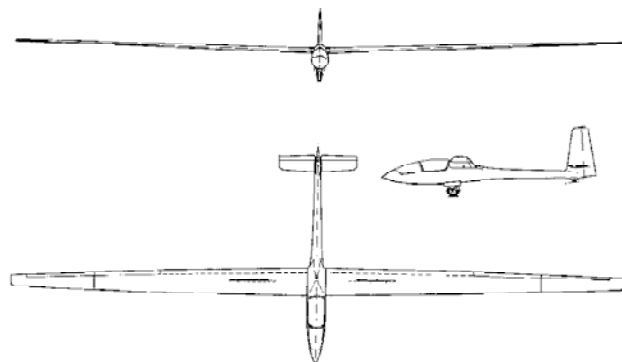


SZD-42-2 „JANTAR” 2B (performanță – clasa liber)

Realizat în Polonia. Construcție fibră sintetică cu tren de aterizare escamotabil și rezervor cu balast lichid. În serviciu în România din 1979-2000, 2 exemplare, cinci recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergură	20,5 m	Greutate gol	326 kg
Lungime	7,18 m	Greutate utilă	120 kg
Înălțime	1,76 m	Greutate plin	649 kg
Supr. portantă	14,25 m ²	Greutate balast	167 kg
Încărcare	45,26 kg/m ²	Viteză min.	65 km/h
Finețe	50,3	Vit. optim.	110 km/h cu balast
		Viteză max.	250 km/h

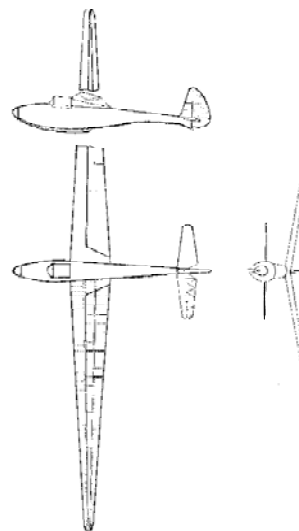


SG-3 BIS/36 „DELFIN” (performanță)

Proiectat de ing. S. Grzeszczyk și construit în 1936 la uzinele PWS-Polonia. Primit în dar de la statul Polonez în iulie 1939. În serviciu la noi între 1939-1945 la Sânpetru. O caracteristică constructivă - fără stabilizator fix (profundor pendular).

Caracteristici

Anvergură	17,6 m	Greutate gol	156 kg
Lungime	7,05 m	Greutate utilă	94 kg
Supr. portantă	16,75 m ²	Viteză min.	50 km/h
Încărcare	14,2 kg/m ²	Viteză optim.	70 km/h
Finețe	26	Viteză max.	200 km/h



PLANOARE CONSTRUIE ÎN ȚARĂ DUPĂ PLANURI ORIGINALE DIN STRĂINĂTATE 1927-2000

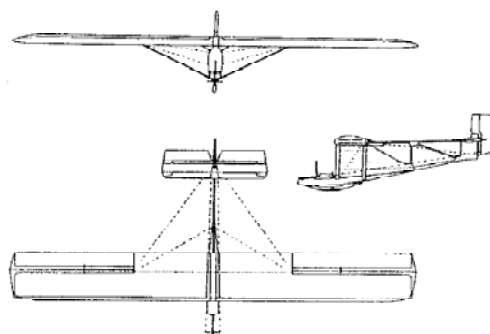
KASSEL-12

(școală – faza I)

Construit în 1927 de ing. Gustav Fieseler – Germania. În România 2 bucăți construite la Cernăuți în 1933.

Caracteristici

Anvergură	11,6 m	Greutate gol	105 kg
Lungime	5,74 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,7 m	Greutate max.	195 kg
Supr. portantă	16,5 m ²	Viteză min.	36 km/h
Încărcare	10,6 kg/m ²	Viteză optim.	48 km/h
Finețe	9	Viteză max.	90 km/h



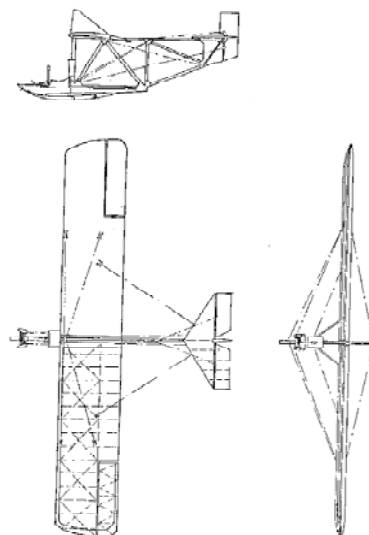
ZÖGLING-35

(școală – faza I)

Construit în 1935 de ing. Lippisch și Stamer (derivat din Zögling 1926 evoluat). Construit la I.A.R. -Brașov și Lugoj, Reșița, Cernăuți, Sibiu, Codlea și Tg. Mureș între 1929-1938.

Caracteristici

Anvergură	10,4 m	Greutate gol	95 kg
Lungime	5,28 m	Greutate utilă	80 kg
Înălțime	2,315 m	Greutate max.	175 kg
Supr. portantă	15,6 m ²	Viteză min.	38 km/h
Încărcare	11,21 kg/m ²	Viteză optim.	48 km/h
Finețe	9	Viteză max.	100 km/h



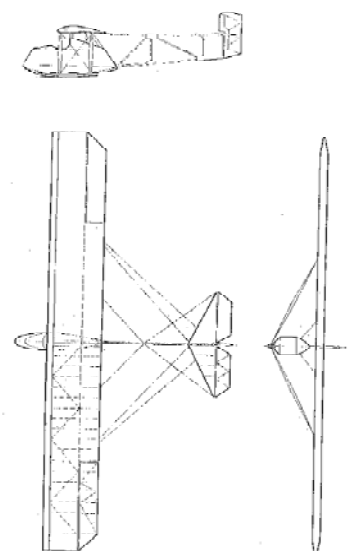
HOL'S DER TEUFEL

(școală – faza I)

Construit de ing. Lippisch în 1927 – Germania. Planor școală faza II – carenat. Construit în țară între 1935-38 la Deta, Timișoara, Petroșani și Cluj.

Caracteristici

Anvergură	12,7 m	Greutate gol	108 kg
Lungime	6,45 m	Greutate utilă	80 kg
Înălțime	1,59 m	Greutate max.	188 kg
Supr. portantă	16,8 m ²	Viteză min.	43 km/h
Încărcare	8,2 kg/m ²	Viteză optim.	56 km/h
Finețe	13	Viteză max.	100 km/h



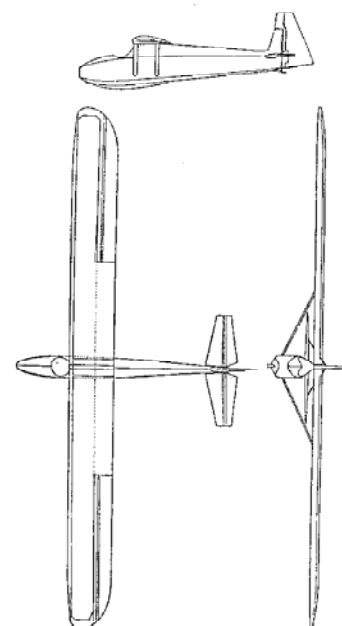
KASSEL-20

(școală și antrenament – faza II)

Proiectat și construit de ing. Gustav Fieseler în 1928 – Germania și la Brașov în 1938 – 2 exemplare pentru Cernăuți.

Caracteristici

Anvergură	14,08 m	Greutate gol	118 kg
Lungime	6,425 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,37 m	Greutate max.	208 kg
Supr. portantă	15,4 m ²	Viteză min.	42 km/h
Încărcare	12,2 kg/m ²	Viteză optim.	54 km/h
Finețe	17	Viteză max.	150 km/h

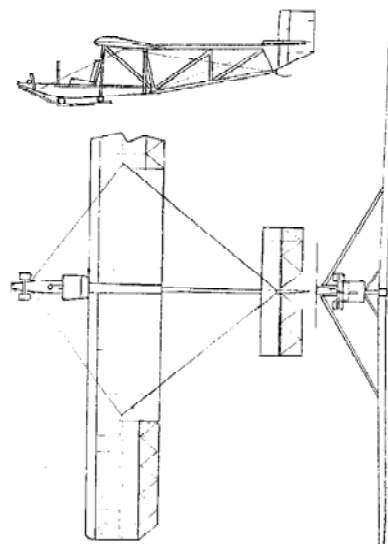
**WRONA**

(școală – faza I)

1938 import Polonia 2 exemplare. Construit de IAR Brașov, 4 exemplare și unul la Sânpetru. În serviciu la Dezmir între 1941-1944 și Sânpetru 1939-1942.

Caracteristici

Anvergură	10,46 m	Greutate gol	65 kg
Lungime	5,98 m	Greutate utilă	75 kg
Înălțime	1,82 m	Greutate max.	140 kg
Supr. portantă	15,2 m ²	Viteză min.	40 km/h
Încărcare	9,21 kg/m ²	Viteză optim.	52 km/h
Finețe	10	Viteză max.	95 km/h

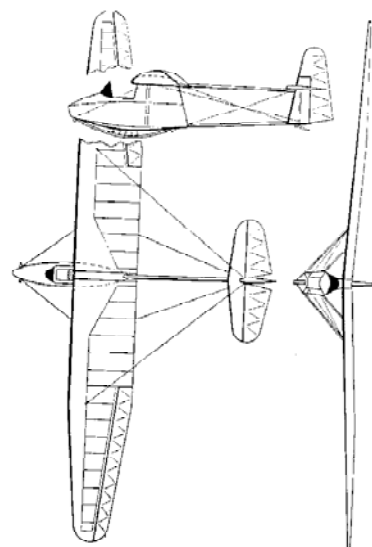
**W.W. S.-1 „SALAMANDRA”**

(școală-antrenament – faza II)

Proiectat în 1936 de ing. W. Cerwinskiego – Polonia. În 1939 se importă 5 exemplare. Între 1941-1945 se realizează la Sânpetru 28 exemplare. În serviciu în România între 1939-1949. Deține un record de durată de 20 de ore în 1944.

Caracteristici

Anvergură	12,48 m	Greutate gol	140 kg
Lungime	6,48 m	Greutate utilă	85 kg
Înălțime	2,3 m	Greutate max.	225 kg
Supr. portantă	16,9 m ²	Viteză min.	43 km/h
Încărcare	13,3 kg/m ²	Viteză optim.	54 km/h
Finețe	15,02	Viteză max.	150 km/h

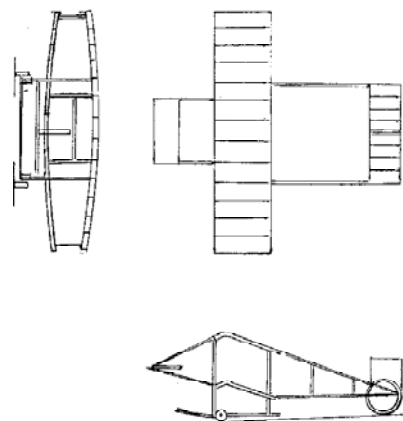


PLANOARE ORIGINALE CONSTRUIE ÎN ȚARĂ 1905-2000

H.AUGUST

Caracteristici

Anvergură	7 m	Greutate gol	56,5 kg
Lungime	9,2 m	Greutate utilă	63,5 kg
Înălțime	2,8 m	Greutate max.	120 kg
Supr. portantă	22,6 m ²	Viteză min.	35 km/h
Încărcare	3,5 kg/m ²	Viteză optim.	50 km/h
		Viteză max.	90 km/h

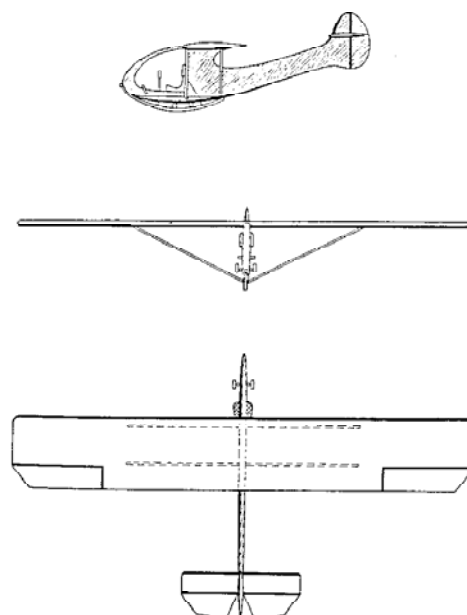
**GEP-1**

(școală – faza I)

Proiectat și construit de Geroe Popoiu în 1935.

Caracteristici

Anvergură	10,1 m	Greutate gol	70 kg
Lungime	5,55 m	Greutate utilă	70 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	140 kg
Supr. portantă	11 m ²	Viteză min.	35 km/h
Încărcare	9 kg/m ²	Viteză optim.	45 km/h
Finețe	7	Viteză max.	110 km/h

**ICAR**

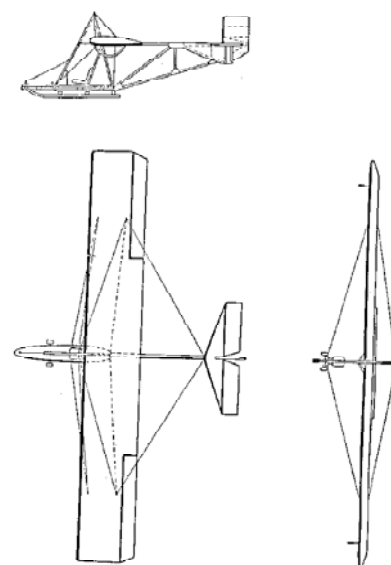
(Derivat din GRUNAU-9, 1936)

(școală – faza I)

Fabricat la IAR Brașov 12 exemplare în 1939. ICAR București – 220 de exemplare – între 1942-1948, și la I.F.I.L. Reghin – 32 exemplare – între 1950-1952. În serviciu în România între 1941-1958.

Caracteristici

Anvergura	10,78 m	Greutate utilă	85 kg
Lungime	5,7 m	Greutate gol	115 kg
Înălțime	2,39 m	Greutate max.	200 kg
Supr. portantă	15,4 m ²	Viteză min.	36 km/h
Încărcare	11 kg/m ²	Viteză optim.	50 km/h
		Viteză max.	120 km/h

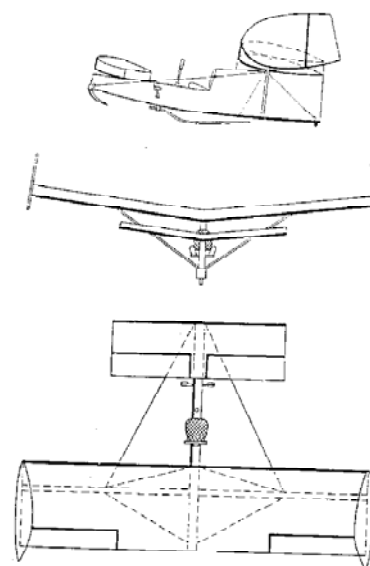


RM-10
(prototip experimental)

Realizat în 1943 la IAR Braşov de ing. Radu Manicatide.

Caracteristici

Anvergura	6 m	Greutate gol	60 kg
Lungime	3,8 m	Greutate utilă	70 kg
Înălţime	1,8 m	Greutate max.	130 kg
Supr. portantă	10 m ²	Viteză min.	60 km/h
Încărcare	13 kg/m ²	Viteză optim.	68 km/h
Fineţe	6	Viteză max.	140 km/h

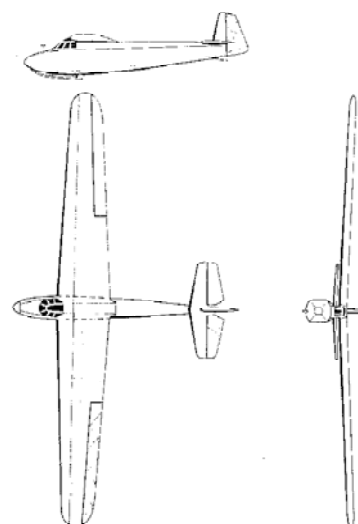


IS-2
(antrenament – faza II)

Proiectat şi construit de ing. Iosif Şilimon la Sânpetru în 1949 (prototip).

Caracteristici

Anvergura	12,3 m	Greutate gol	160 kg
Lungime	6,54 m	Greutate utilă	90 kg
Înălţime	1,56 m	Greutate max.	250 kg
Supr. portantă	14,7 m ²	Viteză min.	42 km/h
Încărcare	17 kg/m ²	Viteză optim.	57 km/h
Fineţe	20	Viteză max.	180 km/h

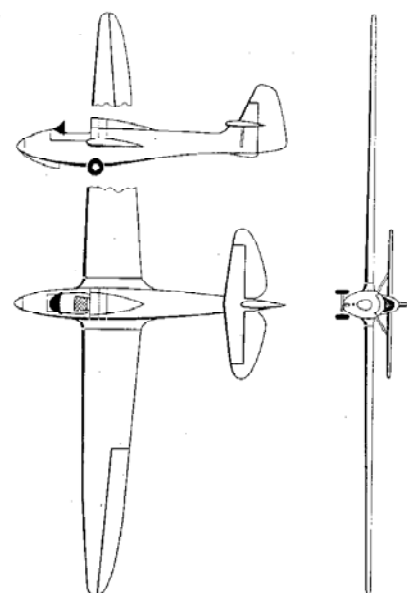


OP-1
(acrobatic total)

Construit de Ovidiu Popa în 1950 la Sânpetru, planor total acrobatic, fără frâne aerodinamice (coef. G – 14). Aripă bilonjeron dintr-o singură bucată - Construcţie lemn-pânză.

Caracteristici

Anvergura	11,78 m	Greutate gol	240 kg
Lungime	5,6 m	Greutate utilă	80 kg
Înălţime	1,5 m	Greutate max.	320 kg
Supr. portantă	10,7 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	30 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Fineţe	22	Viteză max.	400 km/h



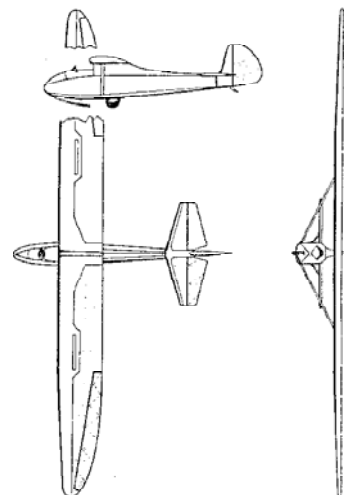
RG-1 „BABY”

(școală și antrenament – faza II)

Construit la Reghin de V. Novîțchi între 1950-1955. În serviciu între 1950-1962 (188 exemplare). Derivat din Grunau Baby II B

Caracteristici

Anvergura	13,5 m	Greutate gol	136 kg
Lungime	6,19 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,4 m	Greutate max.	216 kg
Supr. portantă	14,2 m ²	Viteză min.	50 km/h
Încărcare	17,6 kg/m ²	Viteză optim.	60 km/h
Finețe	18	Viteză max.	210 km/h

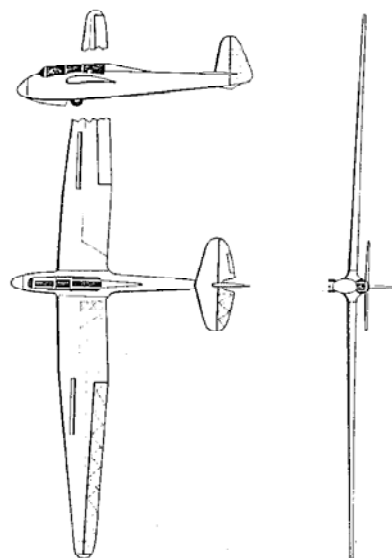
**RG-2 „PARTIZAN”**

(biloc școală și performanță – faza II)

Construit la Reghin de V. Novîțchi în 1951. În serviciu între 1951-1963 (17 exemplare). Derivat din Kranich II; noutate: aripă dreaptă fără „knik”. 18 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergura	18 m	Greutate gol	285 kg
Lungime	8,01 m	Greutate utilă	180 kg
Înălțime	2,3 m	Greutate plin	465 kg
Supr. portantă	22,07 m ²	Viteză min.	60 km/h
Încărcare	19,1 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	23,5	Viteză max.	210 km/h

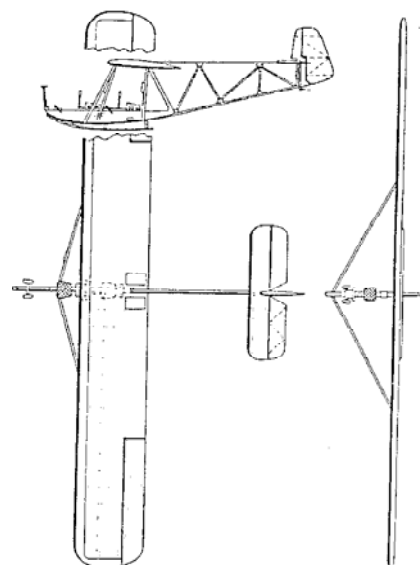
**RG-3 „STAHANOV”**

(biloc școală – faza I)

Prototip construit de V. Novîțchi în 1952. În serviciu între 1953-1965 – 25 exemplare.

Caracteristici

Anvergura	12,6 m	Greutate gol	150 kg
Lungime	6,8 m	Greutate utilă	160 kg
Înălțime	1,7 m	Greutate max.	310 kg
Supr. portantă	19,9 m ²	Viteză min.	44 km/h
Încărcare	14,4 kg/m ²	Viteză optim.	55 km/h
Finețe	16	Viteză max.	160 km/h



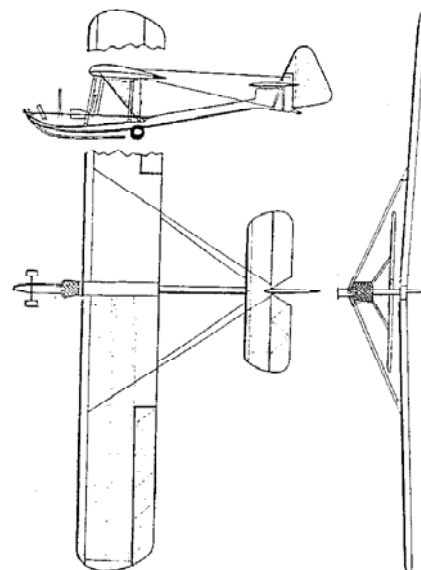
RG-4 „PIONIER”

(școală – faza I)

Prototip construit la Reghin de V. Novîțchi în 1953. În serviciu între 1953-1960 – 62 exemplare. Postul de pilotaj putea fi carenat.

Caracteristici

Anvergura	10,45 m	Greutate gol	100 kg
Lungime	5,75 m	Greutate utilă	88 kg
Înălțime	1,2 m	Greutate max.	188 kg
Supr. portantă	14,8 m ²	Viteză min.	40 km/h
Încărcare	12,7 kg/m ²	Viteză optim.	50 km/h
Finețe	14,5	Viteză max.	165 km/h

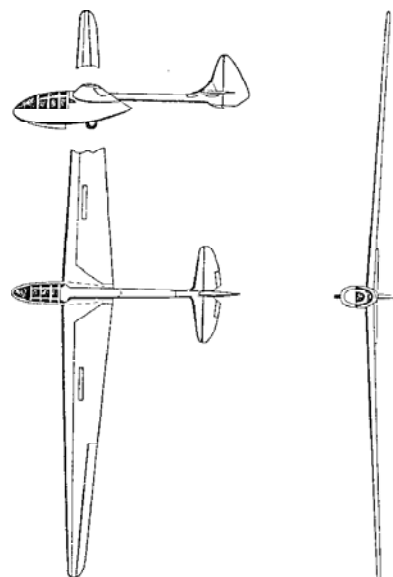
**IS-3 VUIA I**

(performanță)

Construit de Iosif Șilimon la URMV-3 Brașov în 1953. Construcție mixtă din lemn, pânză și metal – 3 exemplare – deține 3 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergura	16 m	Greutate gol	215 kg
Lungime	6,45 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,43 m	Greutate max.	305 kg
Supr. portantă	16 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	19,1 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	30	Viteză max.	200 km/h

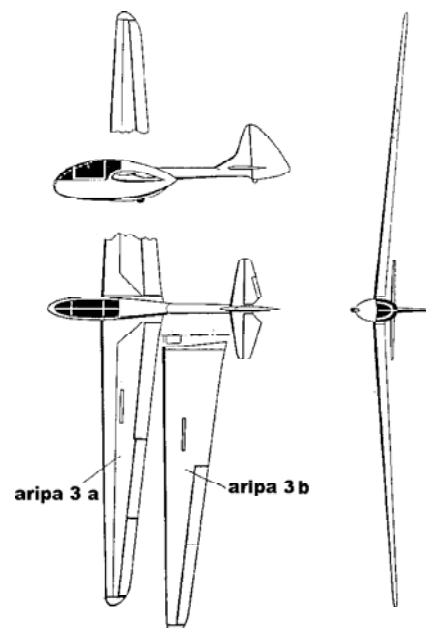
**IS-3 a, IS 3 b – VUIA II ȘI III**

(performanță)

Proiectant în 1954 Iosif Șilimon la URMV-3 Brașov, construcție mixtă, 2 exemplare – prototip. IS-3A cu flaps, Is-3B fără flaps.

Caracteristici

Anvergura	16 m	Greutate gol	245 kg
Lungime	6,66 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	335 kg
Supr. Portantă	16 m ²	Viteză min.	78 km/h
Încărcare	21 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	28,2	Viteză max.	180 km/h

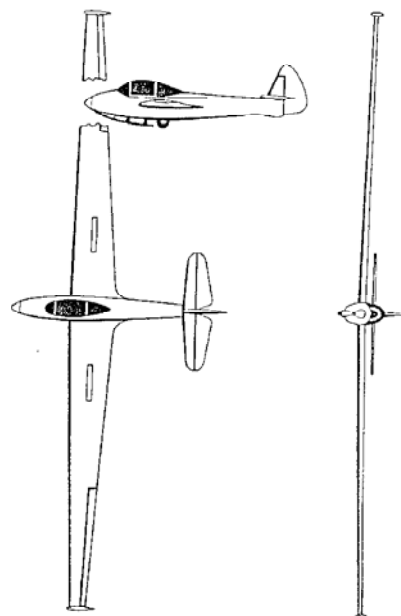


OP-22 (performanță)

Proiectat de Ovidiu Popa și construit la URMV-1 București în 1955. Planor pentru condiție slabă, testat cu bune rezultate în concurs în 1958 în Germania.

Caracteristici

Anvergura	16 m	Greutate gol	154 kg
Lungime	6 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	134 kg
Supr. portantă	14 m ²	Viteză min.	45 km/h
Încărcare	16,6 kg/m ²	Viteză optim.	70 km/h
Finețe	30	Viteză max.	170 km/h

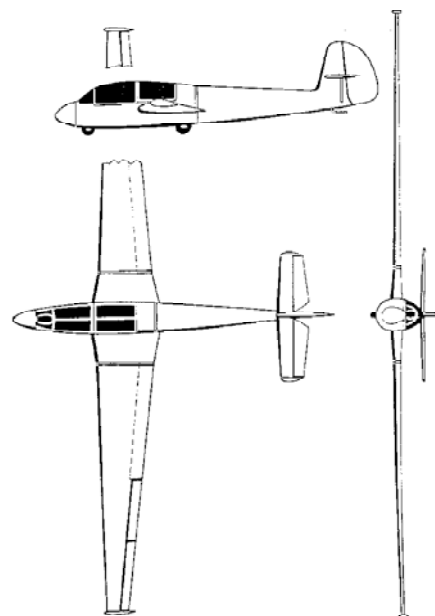


CT-2 (biloc acrobatic și performanță)

Construit de ing. Traian Costăchescu în 1955 la URMV-Pipera în 6 exemplare. În serviciu între 1955-1962. Deține un record național.

Caracteristici

Anvergura	14,6 m	Greutate gol	350 kg
Lungime	8 m	Greutate utilă	190 kg
Înălțime	2,1 m	Greutate max.	540 kg
Supr. portantă	15,4 m ²	Viteză min.	78 km/h
Încărcare	35,6 kg/m ²	Viteză optim.	95 km/h
Finețe	25	Viteză max.	300 km/h

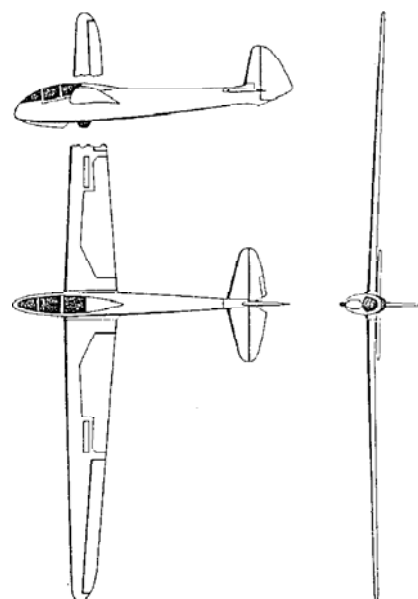


RG-5 „PESCĂRUȘ” (performanță)

Prototip construit de V. Novîțchi la Reghin în 1956. În serviciu între 1957-1965 (15 exemplare), 8 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergura	15,1 m	Greutate gol	210 kg
Lungime	7,38 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	2,15 m	Greutate max.	300 kg
Supr. portantă	17,28 m ²	Viteză min.	56 km/h
Încărcare	19,5 kg/m ²	Viteză optim.	70 km/h
Finețe	26	Viteză max.	180 km/h

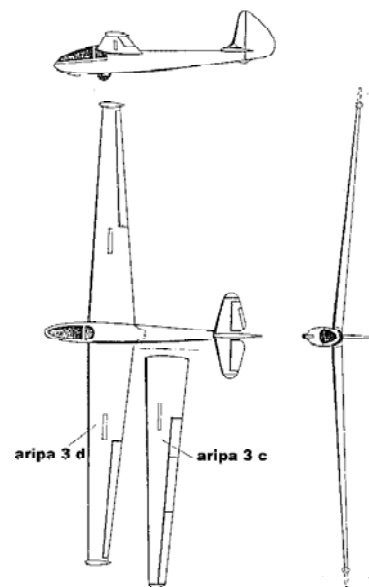


IS-3C și 3D (performanță)

Construite în 1956 de ing. Iosif Șilimon la URMV-3 Brașov și IIL - ICA Ghimbav. IS-3C un exemplar, prototip, iar IS-3D serie mare de 152 exemplare între 1957-1977. În serviciu între 1957-1985, deține 17 recorduri naționale.

Caracteristici (IS-3D)

Anvergura	15,3 m	Greutate gol	230 kg
Lungime	7,26 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	320 kg
Supr. portantă	15,3 m ²	Viteză min.	76 km/h
Încărcare	20,9 kg/m ²	Viteză optim.	81 km/h
Finețe	25,3	Viteză max.	180 km/h



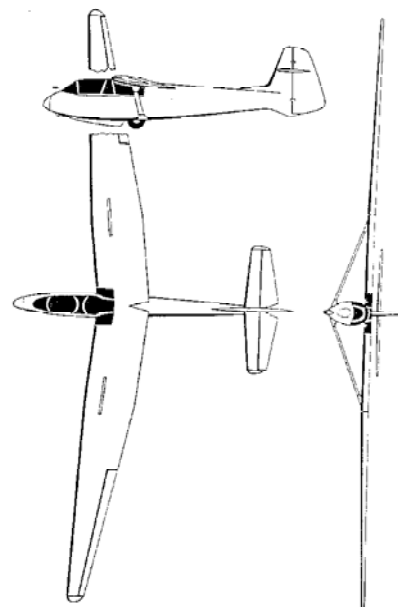
GP-2

(biloc antrenament și performanță)

Construit în 1957 de ing. Octav Giuncu și Ovidiu Popa la ARMV - Pipera. Aripă săgeată negativă. Construcție lemn-pânză.

Caracteristici

Anvergura	16 m	Greutate gol	330 kg
Lungime	8,2 m	Greutate utilă	180 kg
Înălțime	2,2 m	Greutate max.	510 kg
Supr. portantă	18 m ²	Viteză min.	65 km/h
Încărcare	28,33 kg/m ²	Viteză optim.	85 km/h
Finețe	25	Viteză max.	210 km/h



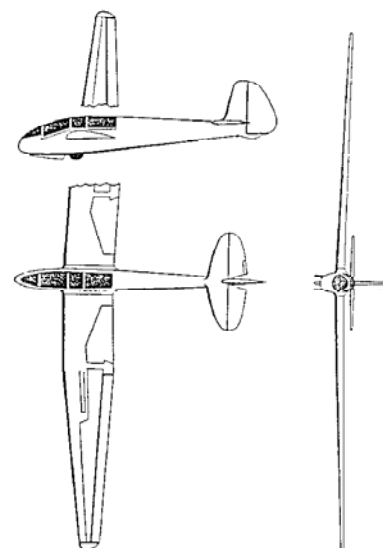
RG-9 „ALBATROS”

(biloc antrenament și performanță)

Proiectat și construit de Vladimir Novîțchi în 1958 la Reghin. În serviciu între 1958-1965 (6 exemplare). Deține un record național de 355 km.

Caracteristici

Anvergura	16,45 m	Greutate gol	290 kg
Lungime	7,98 m	Greutate utilă	180 kg
Înălțime	1,29 m	Greutate max.	470 kg
Supr. portantă	22,16 m ²	Viteză min.	55 km/h
Încărcare	23,5 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	25	Viteză max.	210 km/h

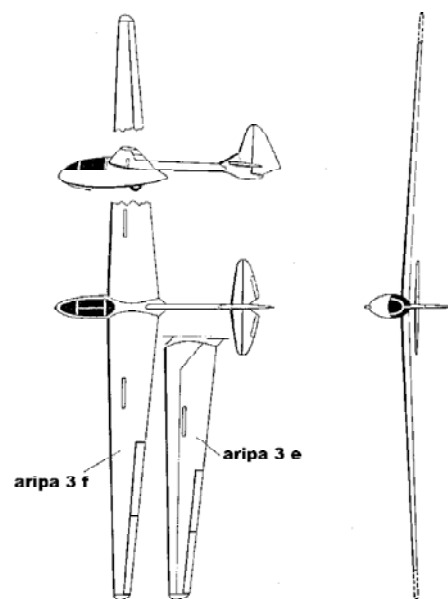


IS-3E, IS-3F (performanță)

Construit (1958-1959) de ing. Iosif Șilimon la URMV-3 Brașov în 2 exemplare prototip.

Caracteristici (IS-3E)

Anvergura	17 m	Greutate gol	270 kg
Lungime	7 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	360 kg
Supr. portantă	16 m ²	Viteză min.	61 km/h
Încărcare	22,5 kg/m ²	Viteză optim.	82 km/h
Finețe	28,9	Viteză max.	180 km/h

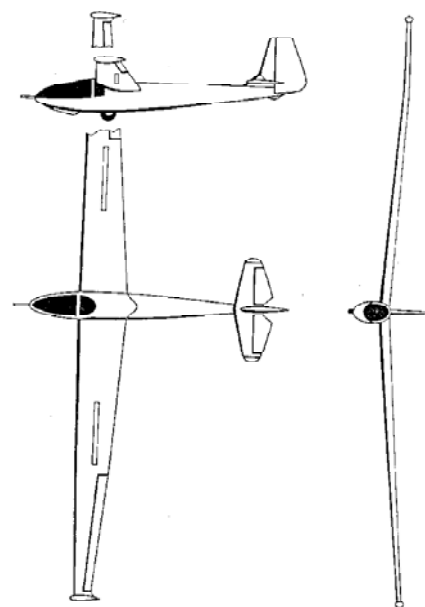


IS-4 (performanță)

Construit de Iosif Șilimon în 1959 la URMV-3 Brașov, în 2 exemplare, cu profil semilaminar.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	230 kg
Lungime	7,1 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	320 kg
Supr. portantă	14 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	22,9 kg/m ²	Viteză optim.	78 km/h
Finețe	30	Viteză max.	180 km/h

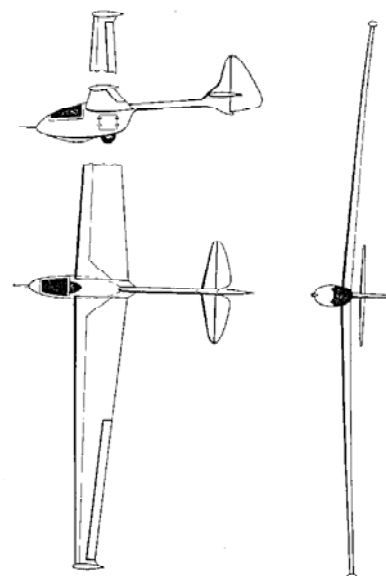


IS-5 (performanță)

Prototip construit în 1961 de Iosif Șilimon la IIL-Ghimbav (un exemplar). Construcție mixtă din metal lemn și pânză.

Caracteristici

Anvergura	15,3 m	Greutate gol	220 kg
Lungime	6,36 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	310 kg
Supr. portantă	145,28 m ²	Viteză min.	62 km/h
Încărcare	20,3 kg/m ²	Viteză optim.	75 km/h
Finețe	28	Viteză max.	180 km/h

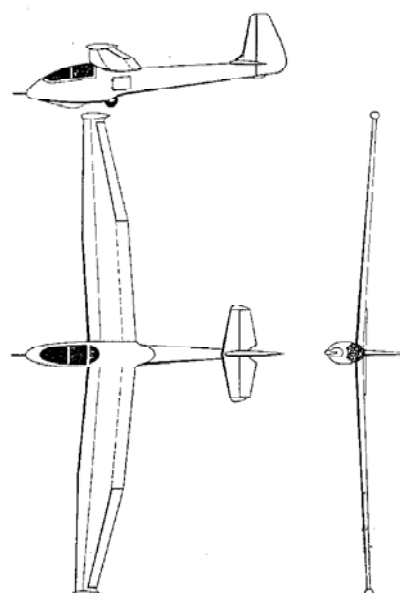


IS-8, IS-8A
(biloc școală și performanță)

Prototipuri construite în 1960 de Iosif Șilimon IIL-Ghimbav
(două exemplare) – semilaminar

Caracteristici

Anvergura	13,35 m	Greutate gol	280 kg
Lungime	7,35 m	Greutate utilă	150 kg
Înălțime	1,78 m	Greutate max.	430 kg
Supr. portantă	15,5 m ²	Viteză min.	62 km/h
Încărcare	29,1 kg/m ²	Viteză optim.	78 km/h
Finețe	22	Viteză max.	180 km/h

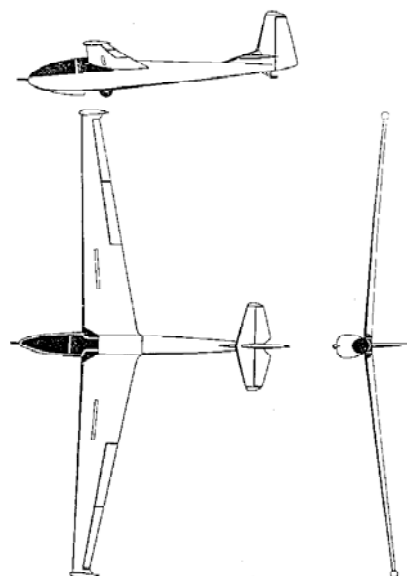


IS-7
(biloc universal)

Construit de ing. Iosif Șilimon la IIL-Ghimbav în 2 exemplare
între 1959-1964. În serviciu între 1960-1974.

Caracteristici

Anvergura	15,9 m	Greutate gol	330 kg
Lungime	8,65 m	Greutate utilă	170 kg
Înălțime	2,15 m	Greutate max.	500 kg
Supr. portantă	19,7 m ²	Viteză min.	68 km/h
Încărcare	25,5 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	24	Viteză max.	180 km/h

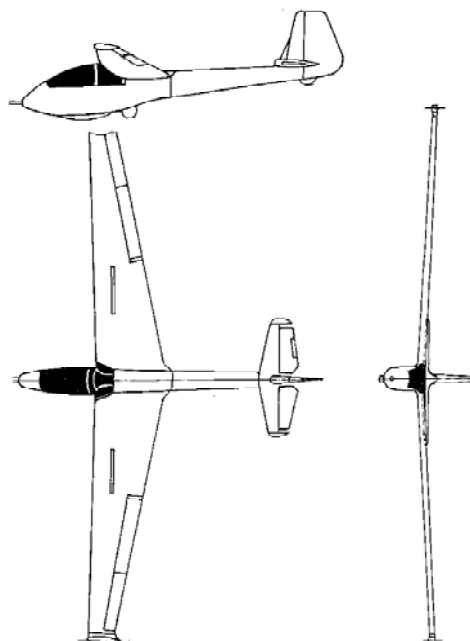


IS-7/12
(biloc școală și antrenament)

Construit în 1960 de ing. Iosif Șilimon la IIL-Ghimbav în 10
exemplare. În serviciu între 1961-1975.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	280 kg
Lungime	7,6 m	Greutate utilă	200 kg
Înălțime	2,15 m	Greutate max.	480 kg
Supr. portantă	18 m ²	Viteză min.	58 km/h
Încărcare	37,2 kg/m ²	Viteză optim.	81 km/h
Finețe	25	Viteză max.	200 km/h



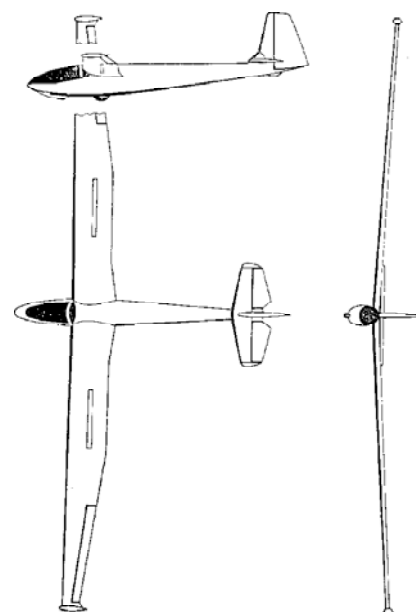
IS-10

(monoloc performanță)

Prototip experimental construit de Iosif Șilimon la IIL-Ghimbav în 1960, cu profil laminar, construcție mixtă.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	220 kg
Lungime	17,44 m	Greutate utilă	120 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	340 kg
Supr. portantă	13,2 m ²	Viteză min.	64 km/h
Încărcare	25,8 kg/m ²	Viteză optim.	72 km/h
Finețe	33	Viteză max.	180 km/h

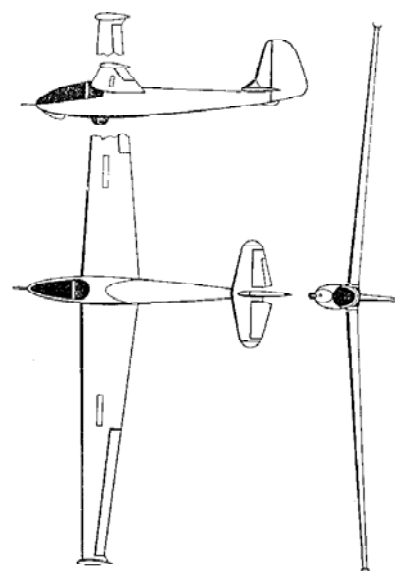
**IS-11**

(semiacrobatic, antrenament și performanță)

Construit în 1959 de ing. Iosif Șilimon la URMV-3 Brașov.

Caracteristici

Anvergura	14,1 m	Greutate gol	240 kg
Lungime	6,87 m	Greutate utilă	90 kg
Înălțime	1,6 m	Greutate max.	330 kg
Supr. portantă	14,5 m ²	Viteză min.	60 km/h
Încărcare	22,8 kg/m ²	Viteză optim.	80 km/h
Finețe	26	Viteză max.	240 km/h

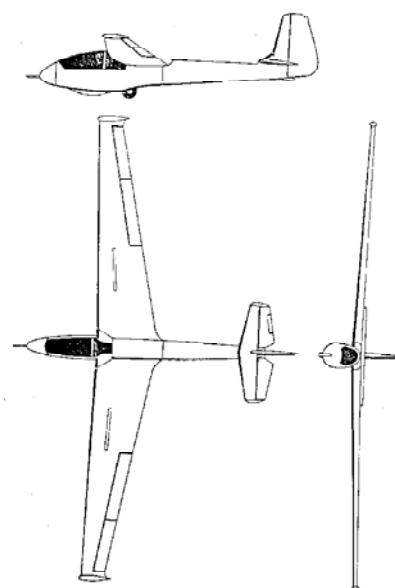
**IS-12**

(monoloc semiacrobatic)

Construit în 1962 de ing. Iosif Șilimon (prototip) la IIL-Ghimbav. Derivat din bilocul IS-7/12

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	290 kg
Lungime	7,35 m	Greutate utilă	170 kg
Înălțime	1,78 m	Greutate max.	460 kg
Supr. portantă	18 m ²	Viteză min.	80 km/h
Încărcare	25,6 kg/m ²	Viteză optim.	92 km/h
Finețe	24	Viteză max.	180 km/h



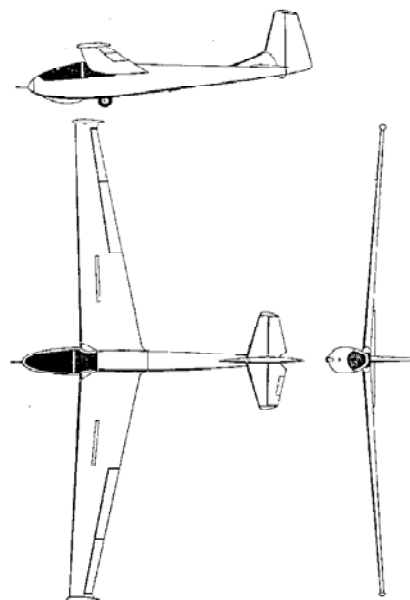
IS-13

(antrenament și performanță)

Construit în 1962 de ing. Iosif Șilimon la IIL-Ghimbav – un exemplar prototip. Va fi construit în variantă biloc prototip, tot în 1962 sub denumirea de IS-13A.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	290 kg
Lungime	8 m	Greutate utilă	170 kg
Înălțime	1,85 m	Greutate max.	460 kg
Supr. portantă	18 m ²	Viteză min.	78 km/h
Încărcare	25,6 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	24	Viteză max.	200 km/h

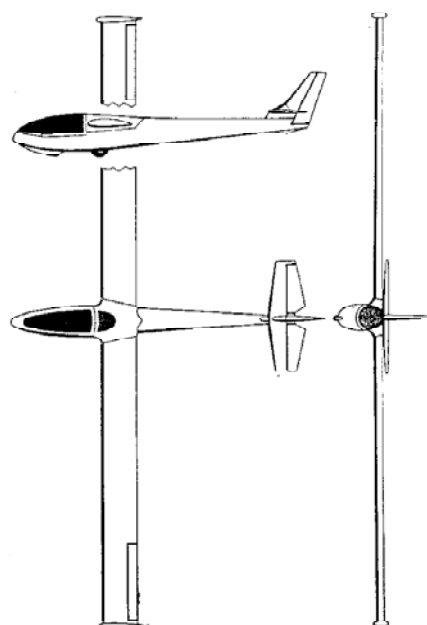
**IS-18**

(performanță)

Construit în 1965, prototip, de ing. Iosif Șilimon IIL-Ghimbav. Aripă metalică – profil laminar.

Caracteristici

Anvergura	16 m	Greutate gol	270 kg
Lungime	7,1 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,5 m	Greutate max.	370 kg
Supr. portantă	12,8 m ²	Viteză min.	78 km/h
Încărcare	28,5 kg/m ²	Viteză optim.	93 km/h
Finețe	35	Viteză max.	180 km/h

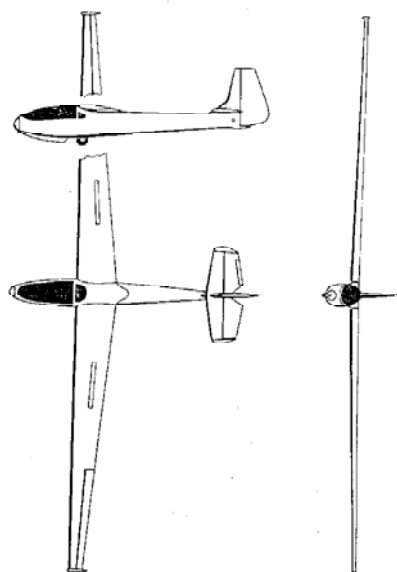
**IS-18/25**

(antrenament și performanță)

Construit în 1969 la ICA-Ghimbav, în două exemplare de ing. Iosif Șilimon. Construcție lemn-pânză - semilaminar.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	283 kg
Lungime	6,9 m	Greutate utilă	92 kg
Înălțime	1,65 m	Greutate max.	375 kg
Supr. portantă	11,56 m ²	Viteză min.	66 km/h
Încărcare	32,4 kg/m ²	Viteză optim.	78 km/h
Finețe	32,5	Viteză max.	220 km/h



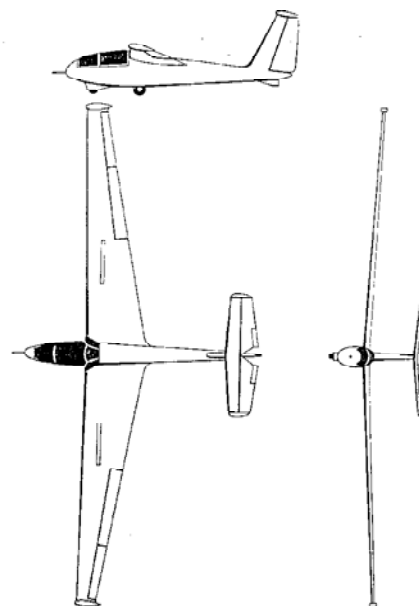
IS-28

(biloc școală și antrenament)

Construit în 1970 – de Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	325 kg
Lungime	6,76 m	Greutate utilă	185 kg
Înălțime	2,18 m	Greutate max.	510 kg
Supr. portantă	18 m ²	Viteză min.	65 km/h
Încărcare	28,3 kg/m ²	Viteză optim.	75 km/h
Finețe	26	Viteză max.	200 km/h

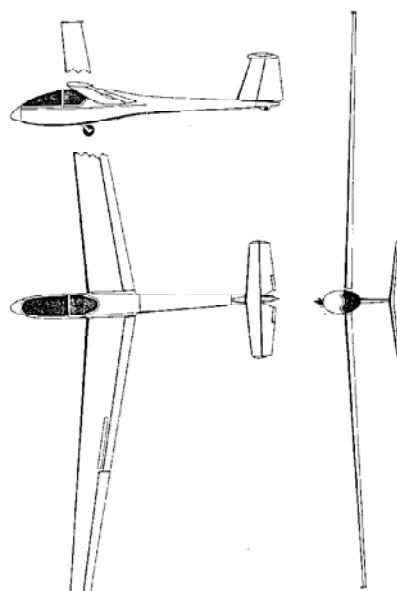
**IS-28B**

(biloc școală, antrenament și performanță)

Proiectat în 1973 de ing. Iosif Șilimon construit la ICA-Ghimbav. Prototip experimental. Construcție complet metalică.

Caracteristici

Anvergura	17 m	Greutate gol	370 kg
Lungime	8,17 m	Greutate utilă	200 kg
Înălțime	1,87 m	Greutate max.	570 kg
Supr. portantă	18,24 m ²	Viteză min.	73 km/h
Încărcare	31,2 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	32	Viteză max.	240 km/h

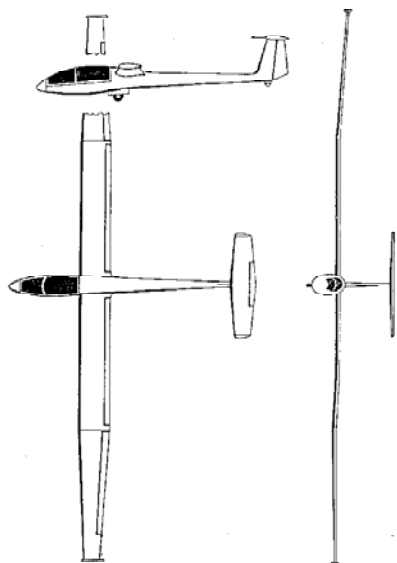
**IS-29B**

(performanță)

Construit în 1970 de ing. Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav – prototip experimental, profil laminar, total metalic.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	240 kg
Lungime	7,03 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,68 m	Greutate max.	340 kg
Supr. portantă	11,92 m ²	Viteză min.	65 km/h
Încărcare	28,4 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	36	Viteză max.	220 km/h

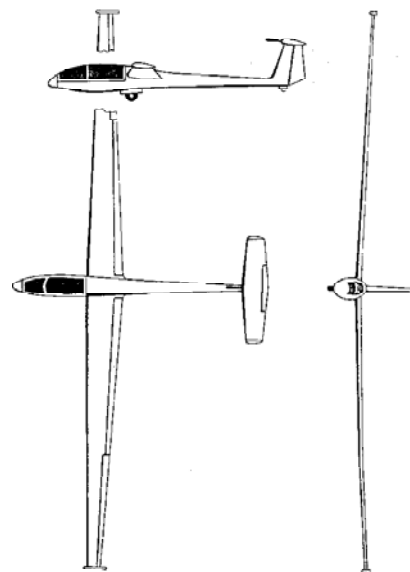


IS-29D (performanță)

Construit între 1970-1974 de ing. Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav în 55 de exemplare (complet metalic).

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	220 kg
Lungime	7,03 m	Greutate utilă	100 kg
Înălțime	1,68 m	Greutate max.	320 kg
Supr. portantă	10,4 m ²	Viteză min.	70 km/h
Încărcare	30,7 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	37	Viteză max.	220 km/h

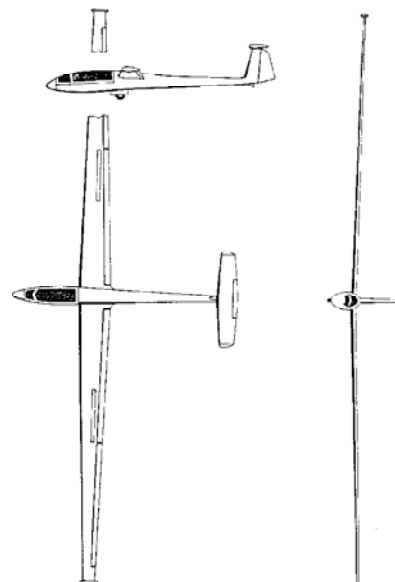


IS-29E (performanță)

Construit în 1971 de ing. Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav – prototip, metalic.

Caracteristici

Anvergura	17,6 m	Greutate gol	275 kg
Lungime	7,03 m	Greutate utilă	105 kg
Înălțime	1,68 m	Greutate max.	380 kg
Supr. portantă	12,78 m ²	Viteză min.	78 km/h
Încărcare	29 kg/m ²	Viteză optim.	92 km/h
Finețe	42	Viteză max.	220 km/h

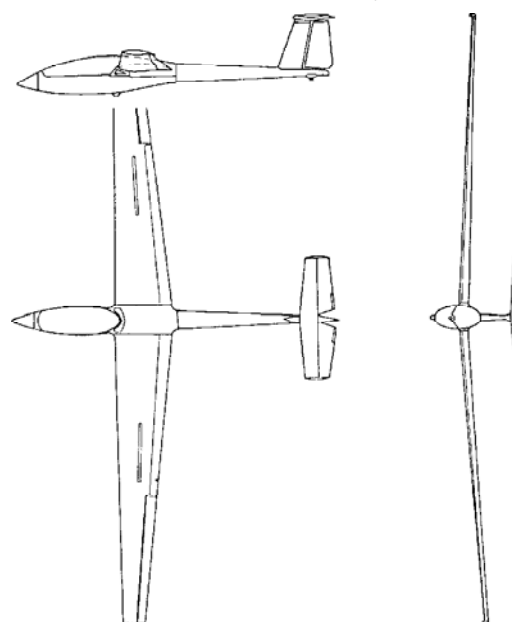


IS-28B2 (biloc metalic total acrobatic și performanță)

Construit în 1973 de ing. Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav în serie mare (359 exemplare), între 1973-1983 (193 la export), va deține un record mondial dus-întors de 829 km în 1979 în U.S.A. și 14 recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergura	17 m	Greutate gol	400 kg
Lungime	8,45 m	Greutate utilă	190 kg
Înălțime	1,87 m	Greutate max.	590 kg
Supr. portantă	18,24 m ²	Viteză min.	70 km/h
Încărcare	32,5 kg/m ²	Viteză optim.	100 km/h
Finețe	34	Viteză max.	230 km/h



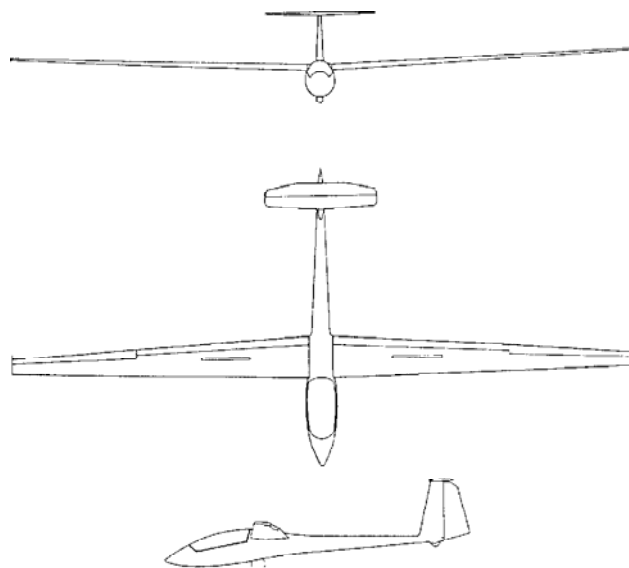
IS-29D2

(monoloc metalic de performanță)

Construit în 1974 de ing. Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav în serie mare între 1975-1987, în 156 exemplare, din care 95 la export. Va realiza până în 1992 trei recorduri naționale.

Caracteristici

Anvergura	15 m	Greutate gol	240 kg
Lungime	7,3 m	Greutate utilă	120 kg
Înălțime	1,68 m	Greutate max.	360 kg
Supr. portantă	10,3 m ²	Viteză min.	70 km/h
Încărcare	35 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	37	Viteză max.	225 km/h

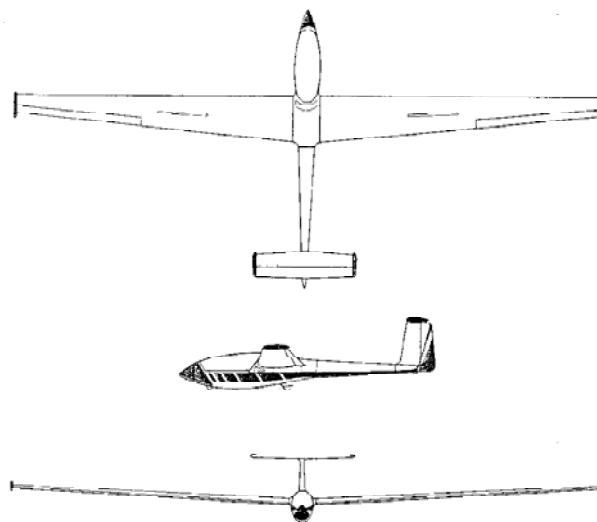
**IS-30**

(biloc metalic de performanță)

Proiectat în 1977 de ing. Iosif Șilimon la ICA-Ghimbav, va fi executat între 1977-1980 în 14 exemplare, din care 5 la export.

Caracteristici

Anvergura	17 m	Greutate gol	400 kg
Lungime	8,45 m	Greutate utilă	190 kg
Înălțime	2,27 m	Greutate max.	590 kg
Supr. portantă	18,24 m ²	Viteză min.	70 km/h
Încărcare	32,34 kg/m ²	Viteză optim.	105 km/h
Finețe	33	Viteză max.	250 km/h

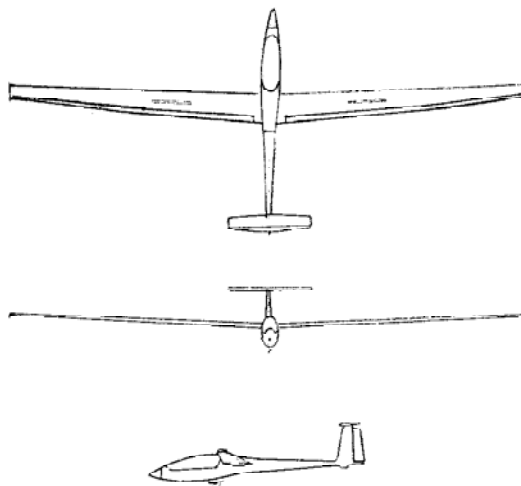
**IS-32**

(biloc metalic de performanță)

Proiectat și construit între 1977-1980 de ing. Iosif Șilimon la I.C.A. Ghimbav, în 15 exemplare (din care 9 la export).

Caracteristici

Anvergura	20 m	Greutate gol	400 kg
Lungime	8,36 m	Greutate utilă	190 kg
Înălțime	1,75 m	Greutate max.	590 kg
Supr. portantă	18,68 m ²	Viteză min.	78 km/h
Încărcare	32 kg/m ²	Viteză optim.	110 km/h
Finețe	44,5	Viteză max.	195 km/h

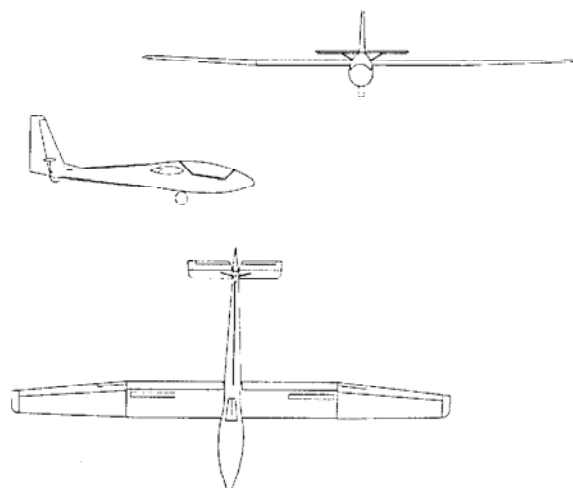


IAR 35 (acrobat total)

Proiectat în 1986 la ICA-Ghimbav de ing. Nicolae Gherman—
construit în 2 variante neomologate. Coeficient de rezistență
+7,4–7 G

Caracteristici

Anvergura	12 m	Greutate gol	270 kg
Lungime	6 m	Greutate utilă	110 kg
Înălțime	1,72 m	Greutate max.	380 kg
Supr. portantă	10,8 m ²	Viteză min.	80 km/h
Încărcare	34 kg/m ²	Viteză optim.	90 km/h
Finețe	27	Viteză max.	380 km/h



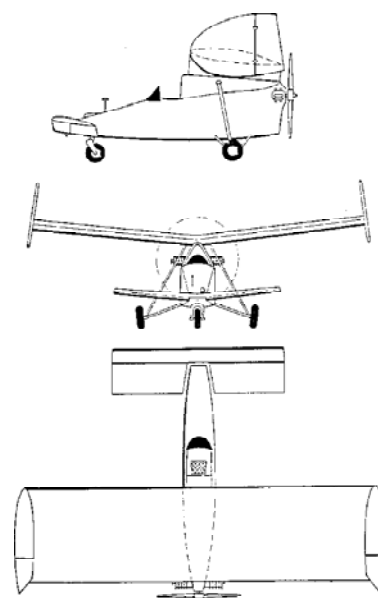
MOTOPLANOARE

RM-12

Construit în 1953 la URMV- Pipera de ing. Radu Manicatide,
motor cu 2 cilindri în 2 timpi, 20 CP. Prototip experimental
derivat din planorul RM-10.

Caracteristici

Anvergura	6 m	Greutate gol	132 kg
Lungime	4,7 m	Greutate utilă	98 kg
Înălțime	2,6 m	Greutate max.	230 kg
Supr. portantă	10 m ²	Viteză min.	65 km/h
Încărcare	23 kg/m ²	Viteză optim.	74 km/h
		Viteză max.	220 km/h

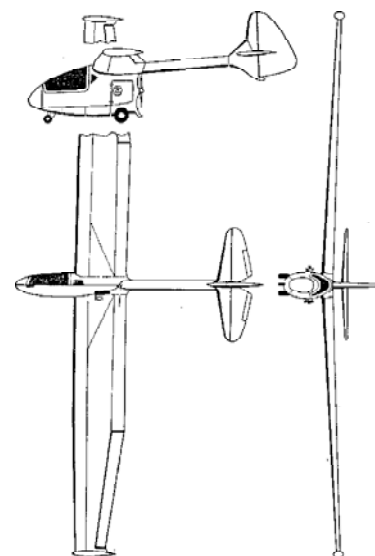


IS-9 și 9A

Motor construit de ing. Adrian Barbos și ing. E. Berențan la
URMV- Ghimbav în 1960 – „BE-3” – cu 28 CP și 2 cilindri
în 2 timpi (2 exemplare prototip). Derivat din planorul IS-3
A. Zburat în 1963 pe Ghimbav prin decolare la automosor.

Caracteristici

Anvergura	13 m	Greutate gol	230 kg
Lungime	6,64 m	Greutate utilă	130 kg
Înălțime	2,8 m	Greutate max.	360 kg
Supr. portantă	15 m ²	Viteză min.	85 km/h
Încărcare	24 kg/m ²	Viteză optim.	100 km/h
Finețe	21,7	Viteză max.	150 km/h

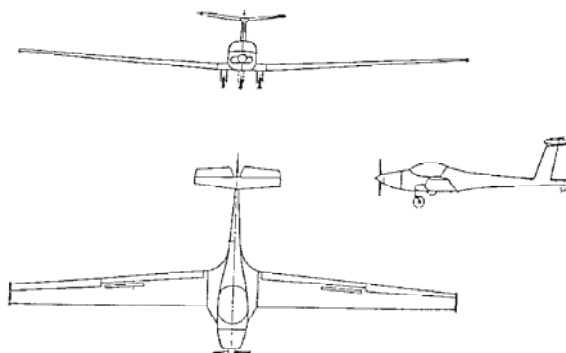


IS-28 M2

Motoplanor biloc cote a cote, construit în 1976 la ICA-Ghimbav. Varianta I – motor Stark Stamo – 3200 turație max. cu 45 CP. Varianta II – motor Limbach-2000 E01, 3400 turație max., 80 CP, în 101 exemplare, din care 67 la export. Coeficient G de rezistență +5,3, -2,65.

Caracteristici

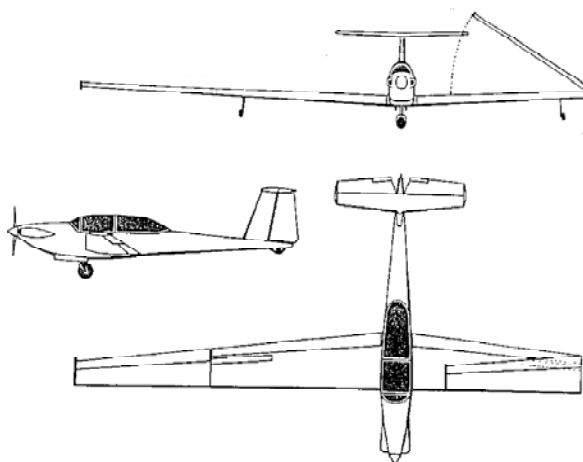
Anvergura	17,022 m	Greutate gol	560 kg
Lungime	7,5 m	Greutate utilă	200 kg
Înălțime	2,815 m	Greutate max.	760 kg
Supr. portantă	18,24 m ²	Viteză min.	70 km/h
Încărcare	35,6 kg/m ²	Viteză optim.	145 km/h
Finețe	29	Viteză max.	210 km/h

**IS-28 M1**

Motoplanor biloc în tandem construit în 1977 la ICA-Ghimbav (prototip). Motor Limbach cu 68 CP, rezervor comb. – 40 litri. Coeficient de rezistență +4, -1,5 G.

Caracteristici

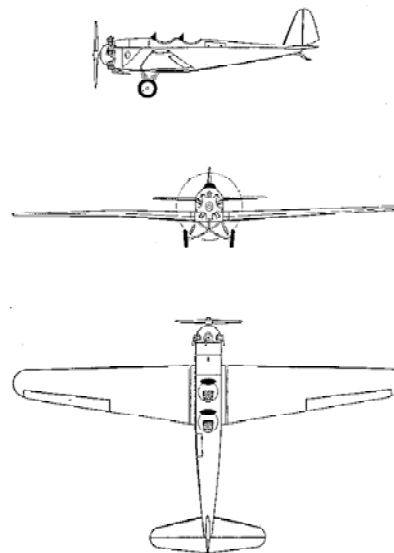
Anvergura	18 m	Greutate gol	485 kg
Lungime	7,96 m	Greutate utilă	245 kg
Înălțime	1,9 m	Greutate max.	730 kg
Supr. portantă	18,95 m ²	Viteză min.	64 km/h
Încărcare	38 kg/m ²	Viteză optim.	100 km/h
Finețe	32	Viteză max.	205 km/h

**AVIOANE REMORCHERE****ICAR M32 b**

Construit în 1932 la I.C.A.R.-București cu motor Siemens Halske-SH 13b, de 80 CP.

Caracteristici

Anvergura	11,50 m	Greutate gol	375 kg
Lungime	6,50 m	Greutate	425 kg
Înălțime	2 m	Greutate max.	700 kg
Plafon maxim	3800 m	Viteză min.	80 km/h
Auton. zbor	5h și 30'	Viteză optim.	150 km/h
		Viteză max.	170 km/h

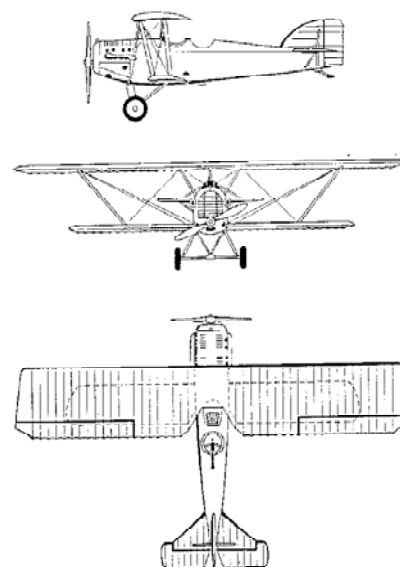


POTEZ-XXV

Construit în licență din 1929 la I.A.R.-Brașov. Motor Lorraine-Dietrich 450 CP.

Caracteristici

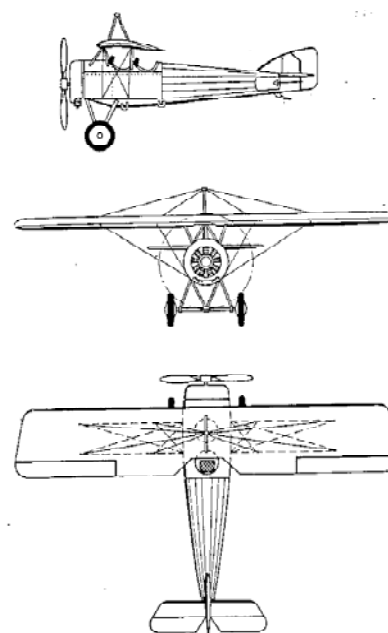
Anvergura	14,02 m	Greutate gol	1370 kg
Lungime	9,2 m	Greutate utilă	590 kg
Înălțime	2,7 m	Greutate max.	1960 kg
Supr. portantă	47 m ²	Viteză min.	105 km/h
Plafon max.	7400 m	Viteză optim.	160 km/h
		Viteză max.	217 km/h

**MORANE SAULNIER MS-35**

Construit în licență din 1928 la I.A.R.-Brașov. Motor rotativ Gnôme-Rhône 80 CP.

Caracteristici

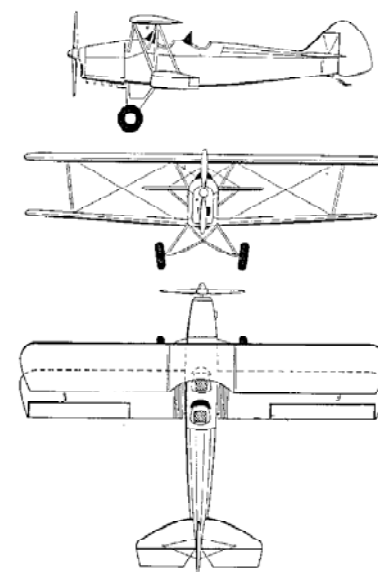
Anvergura	10,57 m	Greutate utilă	250 kg
Lungime	6,67 m	Greutate max.	700 kg
Înălțime	3,61 m	Viteză min.	75 km/h
Plafon max.	4600 m	Viteză optim.	95 km/h
Greutate gol	450 kg	Viteză max.	135 km/h

**FLEET F-10 G**

Construit în licență la I.A.R.-Brașov (220 exemplare) și S.E.T. București (80 exemplare). Motor Gipsy-Major 4, 130 CP.

Caracteristici

Anvergura	8,53 m	Greutate gol	530 kg
Lungime	7,29 m	Greutate utilă	250 kg
Înălțime	2,5 m	Greutate max.	780 kg
Supr. portantă	18 m ²	Viteză min.	90 km/h
Autonomie de zbor	2h	Viteză optim.	130 km/h
		Viteză max.	185 km/h

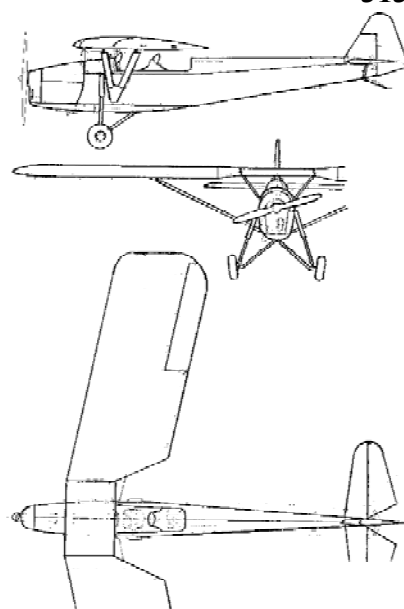


RWD-8

Construit în Polonia în 1933. Aripile pliabile pentru hangare – construcție de lemn și pânză. Motor Walter Junior, 4 cilindri-linie, 110 CP.

Caracteristici

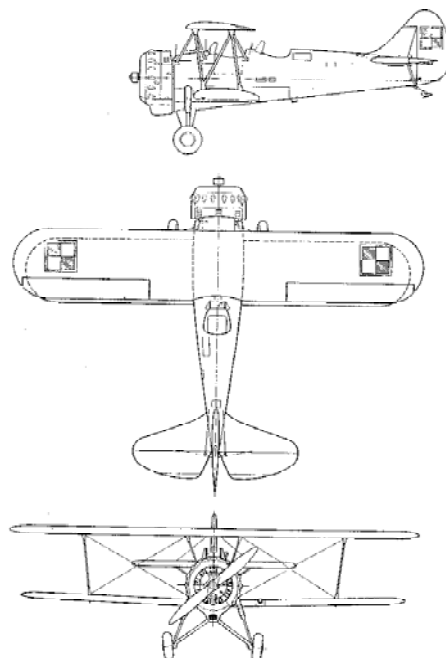
Anvergura	11 m	Greutate plin	692 kg
Lungime	7,8 m	Greutate gol	512 kg
Înălțime	2,25 m	Greutate utilă	180 kg
Supr. Portantă	21,5 m ²	Viteză min.	75 km/h
Plafon max.	4300 m	Viteză optim.	115 km/h
		Viteză max.	170 km/h

**PWS-26**

Construit în Polonia 1935. Motor 9 cilindri în stea - Avia Wright 220 cp. Biloc antrenament - acrobație.

Caracteristici

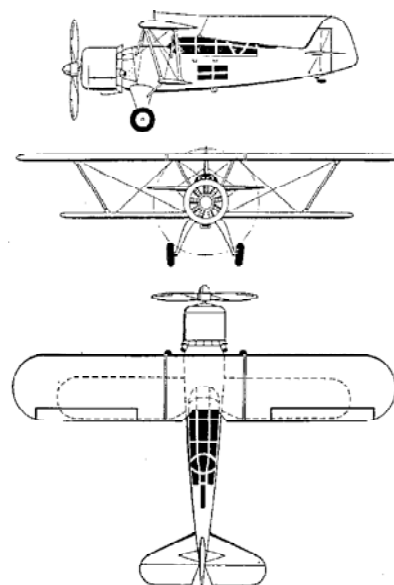
Anvergura	9 m	Greutate gol	760 Kg
Lungime	7,03 m	Greutate max.	1170 kg
Înălțime	2,9 m	Viteză optim.	170 km/h
Supr. portantă	25 m ²	Viteză min.	88 km/h
Încărcare	46kg/m ²	Viteză max.	230 km/h

**IAR 39**

Proiectat și construit în 1939 la I.A.R.-Brașov. Motor I.A.R. K-14 IV C-32, 870 CP.

Caracteristici

Anvergura	13,1 m	Greutate gol	2177 kg
Lungime	9,6 m	Greutate max.	3085 kg
Înălțime	3,99 m	Viteză remoraj	180 km/h
Supr. portantă	40,3 m ²	Viteză croazieră	295 km/h
Plafon max.	8000 m	Viteză max.	336 km/h

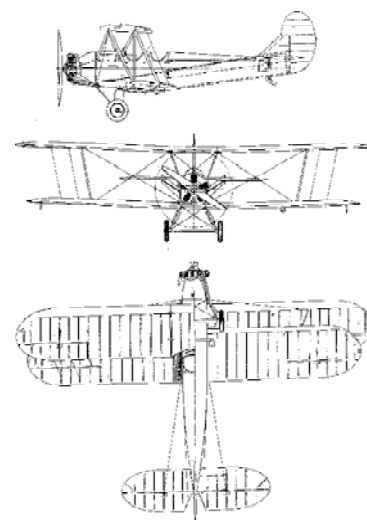


PO-2

Avion biloc multifuncțional (școală, utilitar, militar).
Construcție lemn-pânză, proiectat de ing. N. N. Polikarpov.
Fabricat între 1928-1959 în peste 40.000 de exemplare în
U.R.S.S. și în licență în Polonia.

Caracteristici

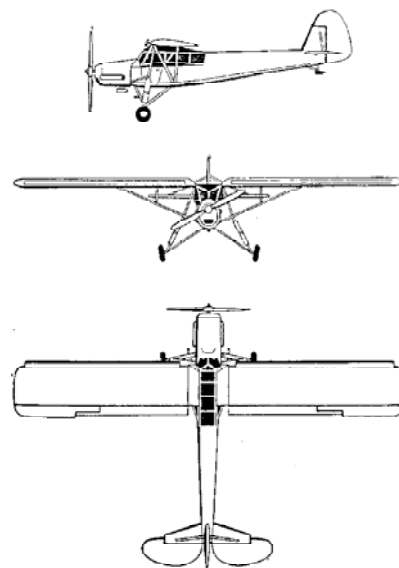
Anvergură	11,4 m	Motor M-11D 120 CP
Lungime	8,7 m	5 cilindri în stea
Înălțime	3,2 m	Viteză min. 59,5 km/h
Supraf. port.	33,4 m ²	Viteză drum 126 km/h
Greutate gol	758 kg	Viteză max. 210 Km/h
Greutate max.	1080 kg	Plafon max. 4500 m

**FIESELER FI-156 STORCH**

Construit în 1936 de Gustav Fieseler – Germania și la ICAR
București, 1942-1944. Motor Argus AS-10C, 270 CP.

Caracteristici

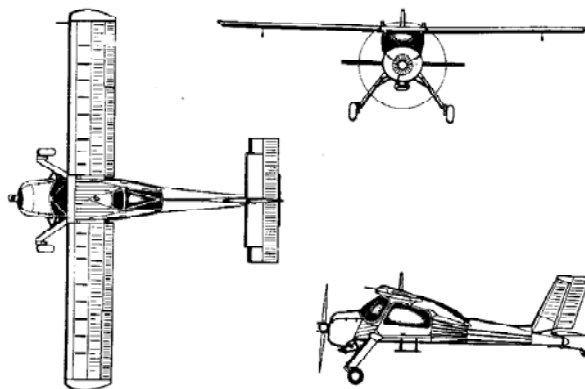
Anvergura	14,25 m	Greutate gol	915 kg
Lungime	9,74 m	Greutate utilă	375 kg
Înălțime	3,04 m	Greutate max.	1290 kg
Supr. portantă	26 m ²	Viteză min.	52 km/h
Plafon max.	4600 m	Viteză optim.	145 km/h
Dist. decolare min.	30 m	Viteză max.	175 km/h
Dist. aterizare min.	50 m		

**PZL-104 „Wilga 2”**

Proiectat și construit la fabricile P.Z.L.-Polonia. Importat în
România în 1964. Motor 9 cilindri în stea, 260 CP.

Caracteristici

Anvergura	11,14 m	Greutate gol	670 kg
Lungime	8,1 m	Greutate utilă	480 kg
Înălțime	2,94 m	Greutate max.	1150 kg
Supr. portantă	15,5 m ²	Viteză min.	55 km/h
Încărcare	74 kg/m ²	Viteză optim.	165 km/h
Plafon max.	6800 m	Viteză max.	190 km/h



CAPITOLUL XII

BIOGRAFII

În acest capitol am avut intenția de a pune la dispoziția cititorului date cu prioritate aviatice, din activitatea celor pomeniți în prezenta lucrare, care au avut contribuții în dezvoltarea și evoluția planorismului sau în practicarea lui ca sport, sau ca profesie, dar și a celor care fără a fi efectiv zburători, s-au implicat și l-au sprijinit direct sau indirect cu devotament.

Se vor prezenta, sper, date interesante, unele chiar inedite, privind activitatea unor savanți sau a altor valori din domenii diverse, care au avut numai tangențe cu aviația sau probleme legate de zbor.

Parcursul biografiilor, sper să reflecte și faptul că planorismul în special cel de performanță, are un mare suport științific. Din acest motiv pentru cei care au contribuit la evoluția și rezultatele impresionante obținute am intenționat să reiasă că acestea sunt consecințele firești ale unei bune căsnicii cu știința și cultura.

Doresc să precizez că așa cum am afirmat în introducerea lucrării voi evita ierarhizarea dar nu m-am putut abține de la scurte caracterizări, cu totul personale numai pentru cei pe care am avut șansa de a-i cunoaște mai îndeaproape, sau pentru care am avut izvoare de informare mai ample și în general despre cei de care am putut vorbi numai de bine.

Am încercat să evit caracterizările negative, chiar numai pentru cele câteva „oi negre” din planorismul nostru, care ca și alte activități omenești, au umbrat sublimul acestei ramuri a zborului. Acești semeni ai noștri și ei bipezi, aparent asemănători fizic oamenilor normali, au dat dovadă de grave derapaje morale, care au influențat sau chiar au distrus cariere, ce se anunțau promițătoare. Din decență și nu numai, m-am abținut de la comentarii suplimentare.

Consider că este necesar de subliniat aportul și conduita morală a celor promovați în aviație, în perioada de tristă amintire bazată numai pe „originea socială sănătoasă” și apartenența la partidul unic totalitar, care s-au dovedit elemente valoroase atât profesional cât și etic și care prin bunul simț în special, și-au păstrat conștiința curată și demnitatea, o parte dintre aceștia făcând dovada unor caractere excepționale, chiar dacă educația sau cultura lor, au fost mai modeste.

Am căutat în mod special să precizez data și locul nașterii și unde s-a putut și a decesului, pentru ca cititorul să poată plasa cu exactitate în timp persoana respectivă și vârsta.

Pentru cei citați care nu au avut legătură directă cu planorismul, de exemplu: MS Regele Mihai I, ing. Gogu Constantinescu, ing. Nicolae Caranfil, general Paul Teodorescu, academician dr. Constantin Bălăceanu-Stolnici, cpt. av. Alex Papană, General av. cosmonaut Dumitru Prunariu; am ținut ca numele lor să onoreze acest capitol, întrucât fac cinste neamului românesc și este bine să mai fie amintiți, măcar pentru cultura generală a unora.

Poreclele, sugestive, și foarte răspândite printre zburători pentru a-i recunoaște mai ușor pe Ioneștii și Popeștii din aviație și care nu i-a ocolit nici pe ceilalți, am evitat să le întrebuițez, cu toată culoarea lor și nu le-am folosit decât în cazurile în care nu puteau fi ocolite sau unde erau mai cunoscute decât numele.

Am întrebuițat la anumite biografii formula „ore de zbor reale” întrucât datorită sistemului actual de plată a orelor de zbor, care datează de peste patru decenii, a generat la unii profesioniști o „exagerare” a timpului de zbor în scripte din motive meschine de rotunjire a câștigurilor, motiv pentru care în anumite cazuri evaluarea orelor de zbor a fost mai puțin conformă cu realitatea.

Culegerea datelor biografice s-a întins pe parcursul a 16 ani de căutări, pentru care, în anumite cazuri, a trebuit depusă o insistență aproape jenantă. Aduc mulțumiri tuturor aceluia care mi-au furnizat aceste date prețioase și rog să fiu scuzat de cei care au fost omiși, nu din rea intenție sau subiectivism, ci numai din imposibilitatea de a intra în posesia datelor lor, cu o singură excepție.

Menționez că datele personale prezentate în acest capitol se bazează în majoritatea lor pe declarațiile persoanelor respective făcute pe un chestionar tip, sub semnătură. Inexactitățile, exagerările sau neadevărurile aparțin declaranților.



MIHAI I REGE AL ROMÂNIEI n. 25.10.1921 Sinaia

Prima domnie (în regență) 1927-1930 și cea de-a doua 6 septembrie 1940-30 decembrie 1947.

Întâlniri cu planorismul: 26 iulie 1931 la Sinaia, în fața castelului Peleş asistă la zborul și aterizarea unui planor Zögling pilotat de Alfred Ledeganck. La 6 septembrie 1938 într-o excursie de studii vizitează școala de la Sânpetru la cota 45, pe dealul Lempeș, primește explicații de la Eugen Cernescu și asistă la câteva lansări de planoare cu sandoul. Octombrie 1942 la aerodromul „Romeo Popescu” Giulești, unde venea să zboare cu avionul propriu, vizitează grupa de instructori planoriști care își făceau calificarea la remorcajul de avion și arată mult interes pentru această ramură aviatică, deasemeni în iunie 1943 vizitează pentru o ora și jumătate școala de la Mocrea. La 13 decembrie 1944 la reședința Sa de la Versoix în Elveția, îi declară scriitorului Mircea Ciobanu că „planorismul este o adevărată școală a curajului și o artă absolut necesară oricărui om care se dedică zborului”.

Având din copilărie înclinații deosebite și preocupări pentru tehnică (conducea automobilul de la vârsta de zece ani) în adolescență simte chemarea pentru zbor și în 1941 la Ghimbav începe lecții la sol pe un simulator Lynk-trenner, iar în 1942 instruirea practică de pilotaj cu comandorul Traian Udrischi la Vărădia de Mureș, cu avion Klemm-35 YR-TIM și obține în același an brevetul internațional de pilot gr. II pentru avioane de turism. Între 1943-1944 la Popești-Leordeni având instructor pe comandor Ion Popescu „Oiță” obține brevetul militar pe avionul bimotor Fokewulf-58 și absolvă cursul de pilotaj fără vizibilitate. După brevetare ca exemplu de disciplină, Regele țării solicită instructorului său permisiunea de a o zbura pe mama Sa, Regina Elena.

În 1945 cumpără de la Aviația Americană un bimotor Beechcraft-18 pe care în noiembrie 1947 îl pilotează de la București la Londra și retur (fiind invitat la căsătoria Reginei Elisabeta II a Marii Britanii).

După dureroasa abdicare forțată din 30 decembrie 1947, în exil în Elveția, în 1956 se angajează pilot la sucursala din Geneva a Societății Americane LEAR, pentru care face la Santa Monica în California un curs avansat de zbor fără vizibilitate și obține brevetul American de pilot profesionist, pentru avioane multimotoare. Din păcate sucursala din Geneva își suspendă activitatea la sfârșitul anului 1957, realizând ca pilot profesionist aproape 1000 ore de zbor. A continuat să piloteze pentru relaxare până în 1961. a pilotat multe tipuri de avioane, de la monomotoare la cvadrimotoare. Se pare că a fost „primul Rege aviator”. În convorbirile Sale cu scriitorul Mircea Ciobanu în cele două volume publicate în 1990 și 1992, dar mai ales în cel din 1996 al ing. Andrei Săvulescu „Regele Mihai, automobilist, mecanic și pilot profesionist” Majestatea Sa, deapănă amintiri deosebit de interesante și savuroase din experiența aviatică.



Adăscăliței Mihai-Hopu n. 7.03.1922 – Butnărești jud. Neamț.

1940 – formare A, B la Dudești Cioplea cu instructorul Valentin Popescu, apoi la Sânpetru brevetul C și școala de instructori cu Vasile Scorțea, Eugen Cernescu și Nicolae Blebea. 1942 – Giulești-București calificare remorcaj avion cls. I și II. 1944 – Clinceni brevet

pilot gr. II avioane de turism cu instructor Doru Negulici (fost instructor planor), reconfirmat brevetul în 1955.

Activitate: 1941-1945, instructor la Dudești-Cioplea – București. 1946-1947 – Mocrea-Arad șef de pilotaj 1948-1949 – Timișoara – comandant. 1950 – Sânpetru șef de pilotaj. 1951-1954 – Geamăna-Pitești și Preajba-Tg. Jiu – comandant.

1954-1974 – șeful sectorului de planorism din Centrala București, antrenor federal, director la 34 de concursuri de selecție, naționale internaționale și 10 tabere de undă lungă. Între 1941-1954 a format multe sute de piloți. A participat la un singur campionat în calitate de concurent. A realizat în 1961 un record național pe triunghi de 200 km la planoare biloc.

Distincții: 1950 – C-ul de Argint, 1963 – C-ul de Aur, 1965 – Maestru al sportului, 1967 – Diploma „Paul Tissandier”, 1970 – Antrenor emerit. A pilotat 44 de tipuri de planoare însumând 4350 ore de zbor și 13 tipuri de avioane totalizând 2500 de ore de zbor. Dinamic, dotat cu multă putere de muncă și atașament pentru planorism, a condus destinul acestuia, conjunctural, două decenii, favorizat de regimul politic.

Aftanasiu Valerian-Romeo n. 23.02.1936 Cernăuți – Bucovina.

1955-1958 – școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău. 1961 – Iași formare pilot sportiv planor. Instructor Gh. Gâlcă. 1962 – Iași remorcaj avion clasa I. 1963 – Iași C-ul de Argint. 1969-1976 Iași pilot AN-2 aviația utilitară și pilot remorcher PZL-104. 1973 – examen instructor planor, profesat până în 1986 la pensionare. 1977-1986 – comandantul Aeroclubului Moldova-Iași. Ore de zbor planor 2500, avion 5500. fiul său Doru-Viorel născut la Iași la 24.04.1973 actor la teatru național din Iași a obținut brevetul de pilot sportiv în 1990 instruit de Claudiu Pânzaru, își continuă antrenamentul anual.

Aiordăchioaiei Gabriel n. 5.10.1968 Suceava.

Școala de ofițeri aviație Bobocu, promoția 1991. pilot comandant avion AN-2 și BN-2. 1992 pilot planor și avion remorcher Wilga la Aeroclubul Suceava.

Alămaru Ștefan (născut probabil între 1880-85)

Talentat mecanic din Brăila se preocupă intens de problemele zborului. Construieste un planor biplan tip Chanute, folosindu-se de revistele începutului de secol XX. În 1909 ajutat de prieteni entuziaști, pe dealurile Măcinului, face câteva zboruri reușite.

Albu Mihai n. 9.10.1946 Iași.

1968-1970 Clinceni și Ghimbav, formare pilot sportiv

avion.

1971 încadrat instructor la aviația sportivă, lucrează cu rezultate remarcabile până în 1979. din 1980-1994 este pilot de încercare la I.C.A. și I.A.R.-Ghimbav (încearcă planorul acrobatic total IAR-35 pe care îl prezintă la demonstrații și mitinguri aviatice). Pilot acrobat de înaltă clasă, uimește publicul la mitinguri ca solist pe avioane special acrobatic. 1976 – Maestru al sportului. Multiplu campion național și Balcanic, 1975-1979, campion național absolut în 1980. participă la campionatele Europene și Mondiale de acrobație cu avionul și la campionatele naționale de acrobație cu planorul. Din 1995 pilot particular de elicopter.

Alexa Ion n. 4.08.1923 Iași, decedat mai 1986 Iași.



1942 – Cucuteni-Iași brevetele A, B, C planorism cu instructorul Cornel Bogdan. 1943 – Alexandria pilot gr. II avion. 1957 – Iași calificare remorcaj cls. I. 1970 cls. II. 1972 calificare acrobație. 1957 – Iași C-ul de Argint. 1961 – Iași C-ul de Aur. 1977 două Diamante. 1961 Maestru al sportului. 1957 realizează cel

mai lung zbor de distanță cu un planor Grunau Baby de 150 km de la Iași la Tecuci. Deținător a cinci recorduri naționale la monoloc și biloc, distanță, viteză în circuit și înălțime între 1963-1977. Participă la 26 campionate naționale și internaționale, fiind de două ori vice campion. Ore planor 2840, avion 130.

La campionatul național din 1967 bilocul metalic pe care îl pilota este abordat de alt concurent care părăsește monolocul său și se salvează cu parașuta, iar Alexa aterizează cu bine, cu planorul serios avariât. Coleg și zburător de excepție, cu un deosebit simț al umorului a pilotat peste 40 de ani, fiind permanent înfometat după zbor.

Alexandru Tudor n. 30.03.1919 București, decedat iulie 1996 Deva.

1936-1940 instructor aeromodelist – București, participă ca cercetaș aeromodelist la Jamborea Cercetașilor din 1936 la Brașov.

1939 Dudești-Cioplea – București, formare pilot planor A și B instruit de Valentin Popescu.

1940 Sânpetru-Brașov, brevet C și școala de instructori brevetat în 1942 de instructorii Eugen Cernescu și Nicolae Blebea, și curs remorcaj avion cls. I Giulești-București. Instruieste sporadic la București și Câmpina între 1941-1947. 1948 comandantul Taberei Calan a centrului experimental de planorism din București.



Alexe Rusen n. 4-04-1931

Țândarei jud. Ialomița, academia militară.

Aeromodelist. 1948 Dudești A,B,C planor, instruit de Gh. Branescu. 1948-1950 școala militară de pilotaj brevetat pe avion vânătoare I.A.R. – 80. 1952-1955 Academia militară de aviație. 1955-1968 oprit de la zbor, prin încadrare, îndeplinește funcții de ofițer de

stat major.

1962-1968 reia zborul cu planorul la Strejnic-Ploiești ca pilot de antrenament și performanță, obține în 1963 insigna C de Argint și până în 1968 realizează zboruri de distanță de până la 230 Km cu planor Foka-4 (fiind în același timp ofițer activ în aviația militară).

1968-1973 reia zborul ca instructor la școala militară de ofițeri Buzău pe avioane clasice și cu reacție. 1973-1978 pilot clasa I pe bombardier bireactor IL-28 și apoi până în 1980 zboară în cadrul comandamentului aviației. 1981-1982 șef de pilotaj pentru instruire în Angola. 1983 pensionat. 1984-1988 construiește și zboară cu deltaplanul. Total ore de zbor: planor 136, deltaplan 3, avioane clasice 758, avioane cu reacție 1347. Pilot de reactoare și instructor subtil, rămas în permanență un împătimit al zborului silențios, comandorul Alexe poartă la butonieră cu mândrie insigna de pilot planorist de performanță și nu pierde ocazia să preamărească virtuțile planorismului.

Ambruș Adalbert n. 31.01.1932 Budapesta, decedat august 1990 Cluj.

1949 Dezmir-Cluj formare A, B, C instruit de Alexandru Macsek. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori. A activat ca instructor între anii 1951-1966 la București, Bistrița, Săliște și Cluj cu rezultate remarcabile în instruire formând peste 400 de piloți planor categoria A, B, C. 1968-1984 Cluj operator șef radar TAROM. Efectuat proba de înălțime pentru C-ul de Aur și C de argint -1958.

Ambruș Karol n. 1930 Cluj, decedat iulie 1952 Cluj.

Liceul teoretic. 1948-1949 Dezmir-Cluj formare A, B, C instruit de Alexandru Macsek și Bela Gyurka. 1950 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Nicolae Blebea și Ion Groza. 1951-1952 Dezmir-Cluj instructor. Decedează în urma unui groaznic accident, fiind proiectat afară din planor de la 200 m la declanșare, deoarece grăbit nu și-a legat chingile de siguranță. Până la contactul cu solul i-a albit părul. A fost un argint viu, vesel și comunicativ, pus pe șotii.



Andrei Constantin n. 27.07.1930, decedat 4.07.1978 Brașov.

1949 Sânpetru, formare A, B, C instruit de Ion Groza. 1952-1954 școala de ofițeri aviație Bobocu. 1954-1968 Sânpetru pilot performanță. 1969-1973 Sânpetru instructor, 1974-1975 București, instructor în Centrală. 1975-1978 Sânpetru șef de pilotaj. 1963 C-ul de Argint, 1975 C-ul de Aur, un Diamant în 1976, triumfi 300 km. 1978 Maestru al sportului. Excelent planorist și pilot remorcher. La 4 iulie 1978 conducând microbuzul școlii și aprinzându-și o țigară, pierde controlul autovehiculului care se izbește de unicul copac de pe marginea șoselei, spre comuna Bod și decedează pe loc împreună cu încă cinci piloți de performanță. Ore de zbor planor peste 3000, la avion 1800.

Andrei Gheorghe n. 23.04.1928 Timișoara.

Jurist, 1948 Timișoara formare A, B, C cu instructorul Mihai Iliescu. 1949 Ghimbav pilot gr. II avion. 1976-1987 Timișoara deltaplanism, brevet categoria a III-a.

Până în 1990 a format peste 25 de piloți deltaplan.

Animator continuu pentru aviația sportivă, este nelipsit de la întâlnirile anuale ale foștilor planoriști. (1983-2000)

Andrianov Petre n. 1885 Galați

Inginer, absolvent al Institutului Electrotehnic din Paris, captivat de problemele zborului, reîntors în țară, în 1908 la Galați, construiește un planor de concepție proprie, inspirat după publicațiile vremii, cu care execută câteva zboruri reușite, fiind lansat cu ajutorul unor frânghii de pe un deal, din apropierea orașului. După 1910 emigrează în Franța, de unde se reîntoarce în țară, în 1927.



Aniței Aristide n. 16.02.1925 Văculești jud. Dorohoi, doctor în științe economice al Universității din Alger.

1941 Sânpetru formare A, B, C instruit de Vova Novîtchi, Vasile Scorțea și Eugen Cernescu. 1942 – Ghimbav brevet pilot gr. II avioane turism. 1943-1944 Clinceni școala instructori planor. 1944-1945 instructor planor Câmpina. 1947

fiind în pericol de a fi arestat politic pleacă în Franța unde se înrolează în legiunea străină 19 ani și participă în campaniile din Indochina franceză, Algeria și Maroc fiind rănit de trei ori, este decorat de statul Francez cu diverse mari distincții și ordine. După studiile universitare din Alger, se stabilește în Franța, unde lucrează ca economist la un concern de produse farmaceutice, până la pensionare în 1990, când devine responsabil cu relațiile publice în cadrul Ordinului Suveran de Malta, de la care primește în 1991 pentru activitățile umanitare din Africa, Asia, America Centrală și România crucea de merit a Cavaleriilor de Malta iar în 1997 și pe aceea în grad de ofițer al Ordinului. Monarhist convins.

După cutremurul din 1977 din România, a trimis în țară ajutoare masive constând în aparatură medicală, medicamente și materiale. Și de asemenea după revoluția din 1989, când trimite și peste 1.300.000 cărți diverse pentru universitățile din România, Republica Moldova-Chișinău și Cernăuți. Deasemeni din 1990 trimite medicamente gratuite în cantități apreciabile, pentru Asociația instructorilor și piloților planoriști din România, (A.I.P.P.R.) cu sediul în Brașov. Este un exemplu de grijă și ajutor pentru semenii săi.

Antoni Dan n. 23.05.1945 București, Termoenergetician.

Pasionat aeromodelist și machetist de aeronave, nepot al distinsului instructor și pilot de linie Laszlo Ballo, cu care a zburat mult în adolescență. Un împătimit al aviației ca și amicul său Ovidiu Ionescu, a adunat materiale documentare de certa valoare și a acumulat în decursul anilor cea mai mare și mai completă colecție de fotografii cu caracter aviatic din țară. A colaborat cu publicațiile de specialitate și a întocmit lucrări de referință în domeniu, bine structurate și documentate. A contribuit cu multa amabilitate cu fotografii deosebite la prezenta lucrare.

Apăvăloaie Constantin n. 17.04.1953 Scorei jud. Sibiu.

1960-1992 pasionat aeromodelist, multiplu campion național la aeromodele captive și telecomandate. 1969

Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Constantin Andrei. 1970-1990 antrenament și performanță. 1973 C-ul de Argint. 1974 Ghimbav, brevet gr. II avioane turism, antrenament până în 1984. 1996 Brașov brevet pilot elicopter. Proprietar de elicoptere. Ore de zbor planor 300, avion 80, elicopter 250.

Apetroaiei Ion n. 4.01.1962 Iași

Tehnician – 1978 formare pilot sportiv instruit de Claudiu Pânzaru și Petru Iftode. 1979-1995 antrenament performanță. 1988-1989 Sânpetru școala de instructori. 1987-1992 participă la 10 concursuri ocupând locuri fruntașe (1987 campion național de juniori).

Arbone Mihai Viorel n. 16.11.1962 Vânători jud. Vrancea, decedat în 25.09.1991 la Deva.

1984-1987 școala de ofițeri aviație Bobocu. 1988-1989 școala de instructori planor. 1989-1991 instructor planor Geamăna-Pitești și pilot remorcher Wilga. La campionatul național de acrobație cu planorul IAR-35, ținut în 1991, la Deva, se accidentează mortal.



Ardeleanu Tiberiu n. 1916 Arad, decedat în 1957 la Arad.

Tehnician mecanic, 1940-1941 la Arad și Sânpetru formare A, B, C instruit de Vasile Scorțea și Nicolae Blebea. 1941 Sânpetru școala de instructori. 1942 Giulești calificare remorcaj de avion cls. I. 1942-1948 instructor la Mocrea, Giulești, Clinceni. 1949 comandant la școala Tg. Mureș. 1950-1957 instructor șef și șef de pilotaj la Sânpetru, Bistrița, Petroșani, Galați și Mocrea. Deosebit remorcher la automosor, în 1943-1944 formează la Giulești și Clinceni peste 50 de instructori remorcheri de automosor, excelent pregătiți. Bun instructor și coleg, fire veselă, cu mare putere de muncă, se stinge prematur din viață, regretat mult de cei cu care a colaborat.



Armstrong Neil n. 5.08.1930 Wapakoneta – statul Ohio U.S.A.

Primul pământean care a pus piciorul pe lună, la 16 iulie 1969, aselenizând cu modulul lunar „Vulturul” în calitate de comandant al misiunii Apollo 11 între 21 și 27 iulie 1969. Este un pasionat planorist deținător al insignei C-ul de Aur cu Diamante. 1945-1947 începe pilotajul la 15 ani ca planorist și apoi ca pilot de avion. Este inginer aeronautic, absolvent al Universității Purdue din statul Indiana. În 1955 renunță la aviația militară și intră la NASA, unde la 24 aprilie 1962 cu celebrul avion rachetă X-15 realizează altitudinea de 63246 m și o viteză de 6419 km/h. 1966 este comandantul navei Gemini-8, iar în 1969 a navei Apollo-11. După retragerea din corpul Astronauților, primește numeroase oferte pentru cariera universitară și optează pentru Cincinnati din statul natal Ohio și în paralel continuă marea sa pasiune, zborul cu planorul. După 1995 este realizatorul și prezentatorul unor emisiuni deosebit de interesante pe canalul TV Discovery intitulate „Primele zboruri” (*First flights*).



Atanasiu Constantin-Volcinel n. 2.08.1925 Volcineț Bucovina răpită în 1940 de U.R.S.S. - Bacalaureat liceul teoretic.

Calificări: 1942-1943 formare A, B, C la Dudești-Ciopelea instruit de Mihai Adăscăliței și la Sânpetru de Gogu Petrovici și Nicolae Blebea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și de remorcaj avion cls. I cu instructorii Eugen Cernescu și Mircea Cârstoiu. 1944 Petrești școala militară planoare transport. 1950 Giulești brevet pilot gr. II avioane turism. 1952 brevet parașutist aeronavă gr. II la Tg. Mureș. 1974 Brașov calificare arbitru pentru planorism. Activitate: 1948 instructor la tabăra Calan în cadrul Centrului de studii și experimentări pentru planorism. 1949 instructor la Sânpetru. 1950-1954 Tg. Mureș șef pilotaj. Îndepărtat abuziv în 1954 este rechemat insistent în 1955, 1958 și 1961, dar refuză să revină în aviația sportivă. A instruit personal peste 200 de piloți A, B, C și 30 antrenament. La 21 aprilie 1949 realizează prima traversare a Carpaților în zbor liber cu planorul și obține cea de-a șasea insignă internațională C de Argint realizată în țară. 1956-1958, concurent la trei campionate de planorism. 1974-1979 arbitru la campionatele naționale și o Balcaniadă. 1974-1982 membru în comisia centrală de planorism a Federației Aeronautice unde elaborează în 1980 împreună cu prof. dr. ing. Alex. Codoban un amplu memoriu de analiză critică asupra activității de planorism, oferind și soluții. Rezultatul, iritarea organelor de conducere “militare” ale aviației civile. 1983-1985 organizatorul întâlnirilor anuale ale foștilor instructori și piloți de performanță planoriști. Autorul acestei lucrări elaborată între 1985-2000. Ore de zbor cu planorul 1027 efectuate între 1942-1977. 2001 coordonator al secțiunii privind aviația sportivă, pentru intocmirea “Enciclopediei Aviației Române”.

Atger Charles n. 18.06.1921 Greoux les Baines – Franța.

1938 brevet A la planor. 1939 brevet pilot avion 1948 brevet B și C planor. 1949 – C-ul de Argint. Deținător definitiv al recordului mondial de durată pentru planoare monoloc, efectuat între 2 și 4 aprilie 1952 cu un planor Air-100 în sudul Franței la Alpilles, cu timpul de 50 de ore și 15 minute, când a aterizat epuizat, slăbind în acest zbor extenuant 5,5 kg.

August Henri George n. 1881 Dolj, decedat în 1950 București.

Polonez de origine, face studii superioare în țară și în Franța.

Inginer mecanic, pasionat de problemele zborului. 1907 la Craiova construiește primul planor celular tip zmeu, cu care tânărul elev Ion Romanescu în vârstă de 13 ani zboară pe hipodromul din capitala Olteniei. În 1908 construiește un original planor biplan cu care zboară cu succes în martie 1909, la Pantelimon lângă București, tractat în premieră de automobil. În același an ține la Ateneul Român o documentată conferință despre zborul cu planorul și aviație în general. În 1911 construiește un avion cu un motor de 35 CP cu care zboară la Cotroceni. Un precursor valoros, prea puțin cunoscut, care a avut prestații deosebite de pionierat pentru planorism.

Babei Gheorghe n. 2.02.1914 Crăngăleanca jud. Suceava, decedat în 1972 București.

Școală profesională C.F.R. 1937-1938 Galați Asociația Aviatică C.F.R., brevet pilot gr. II avioane turism. 1939 pilot militar observație. 1941-1942 Sânpetru școala instructori planor instruit de Eugen Cernescu, Nicolae Blebea și Vasile Scorțea. 1942-1943 instructor la Cernăuți. 1943-1945 pilot remorcher Clinceni. 1947-1955 colonel de securitate. 1955-1960 revine în aviația sportivă, cu funcții administrative.

Baciu Clement n. 2.09.1922 București, decedat pe 8.04.1991 București.

Facultatea de medicină, profesor doctor docent.

1941 Giulești și Sânpetru formare A, B, C cu Eugen Cernescu și Nicolae Blebea. 1943 școala de instructori Giulești instruit de Mircea Cârstoiu. 1943 campion național la săritura cu prăjina. 1941-1947 Academia națională de educație fizică – absolvent „Magna cum laude”. 1942-1948 Facultatea de Medicină – Doctor în medicină și chirurgie. 1966-1970 lector la A.N.E.F. – catedra de anatomie funcțională. 1968-1969 trimis în războiul din Vietnam de Crucea Roșie Internațională. 1970-1991 conferențiar Facultatea de Medicină și șeful clinicii de ortopedie la spitalul Colentina București.

Balasz Vasile n. 23.09.1948 Cluj

1964 Dezmir, formare A, B, C cu instructorul Adalbert Ambruș. 1965 remoraj avion cls. I. 1973 C.I.P.A. – București examen instructor planor instruit de ing. Nicolae Conțu și ing. Romeo Vlădescu. 1981 Brașov calificat arbitru pentru planorism. 1982 pilot recepție control pentru planeare. 1993 pilot comandant avion remorcher PZL-104 Wilga. 1973-1975 instructor Baia Mare. 1976-1998 instructor Dezmir-Cluj. 1967 Dezmir C-ul de Argint. 2800 ore planor, 350 ore avion.

Balea Matei n. 1917, decedat în 1988 în R.F.G.

Tehnician. 1938 Ghimbav brevet pilot gr. II avioane turism. 1939 Sânpetru brevet C instruit de Eugen Cernescu, Nicolae Blebea și Vasile Scorțea și școala de instructori planor. 1940-1942 Sânpetru responsabil tehnic, contribuie substanțial la construirea planearelor Salamandra și Grunau-9. realizează singur un planor Wrona. 1942-1944 instructor de zbor avion Ghimbav.

Balo Ladislau n. 7.06.1930 Herculian jud. Covasna. Tehnician metalurgist.

1951 Sânpetru formare A, B, C planor cu Nicolae Sirianu și Alexandria gr. II avion. 1952 Ghimbav parașutist gr. II aeronavă. 1952-1953 Sânpetru școala instructori planor cu instructorii ing. Mircea Cârstoiu și Alex. Jozsa. 1959 Deva – C-ul de Argint. Instructor 1953-1954 la Tg. Jiu. 1955-1957 la Deva și Câmpina revine la Deva între 1958-1962 instructor șef și comandant. Între 1975-1985 continuă zborul de antrenament ca pilot sportiv.

Pasionat aeromodelist între 1963-1985 participă la campionatele naționale de racheto-modele, precum și la două campionate mondiale.

Balș Gheorghe n. 11.09.1901, decedat în noiembrie 1942 pe Frontul de Est. Facultatea de Drept – Magistrat.

1930 școala Mircea Cantacuzino brevet gr. I avion și 1934 brevet gr. II avioane turism. 1934 în Polonia la Bezmiechowa brevet C și curs instructor planor, brevet reconfirmat în România la școala Sânpetru în 1938. Membru fondator al asociație aviatice „Mircea Cantacuzino” din 1930.

În 1936 publică în România Aeriană articole de propagandă pentru planorism. 1937+1939 membru în comisia de planorism a federației de Aviație. Deținător a primelor două recorduri de durată – 6 ore și 15 minute – și câștig de înălțime 700 m în zilele de 6 și 7 septembrie 1935 în Polonia. 1937 decorat cu „Virtutea Aeronautică” crucea de aur.

1943 decorat cu „Virtutea Aeronautică” crucea de aur cu spade și „Steaua României” post mortem. Căzut la datorie lângă Stalingrad, cu un avion ușor RVD-14 de legătură, doborât de aviația de vânătoare inamică, în timp ce căuta să-și salveze fratele din încercuire.

Banciu Eugen n. 9.08.1923 Sfântul Gheorghe jud. Covasna, decedat 1992 Brașov, tehnician.

1939 Câmpina formare A și B instruit de Dumitru Cotesco. 1940 Sânpetru brevet C cu instructorul Nicolae Blebea. 1941 Sânpetru școala de instructori. 1943-1945 participă pe front ca observator și mitralior pe avioane de bombardament Savoia și Junkers 88. 1946-1948 la Sânpetru participă la recondiționarea planearelor și instruieste două grupe A, B, C. Deosebit de modest.

Banes Miriana n. 3.02.1976 Arad.

1991 Arad, la 15 ani este brevetat pilot sportiv pe IS-28B2, instruită de Zoltan Tamaș. 1992 Arad la 16 ani realizează insigne de performanță C de Argint devenind cea mai tânără posesoare din țară a acestei insigne de performanță.

Barbieri Dumitru n. octombrie 1896 Galați, decedat în 1963 București.

Inginer și pilot la uzinele IAR Brașov, trimis în Germania de Aeroclubul Regal Român, obține în vara anului 1931 la școala de la Röhn primul brevet categoria C obținut de către un român. Între 1931 și 1935 scrie documentate articole de propagandă pentru planorism în revistele de specialitate și ziare. 1932 supune federației de specialitate un proiect pentru înființarea unei școli de planorism la Zizin. La Făgăraș în 1931 avizează tehnic planorul S-10 construit de ing. Felix Stof și îl recepționează în zbor.

Barbu Dumitru n. 6.10.1922 București Licențiat în drept în 1948

Este colegul de liceu care mi-a amplificat dorința de a zbura și datorită căruia am primit „botezul aerului” în 1941 la Clinceni cu avionul Klemm-25.

În 1940 Dudești-Cioplea obține brevetele elementare de planorism A și B cu instructorul Gh. Popa. În 1941 Clinceni ARPA, brevet pilot gr. II avioane turism. 1943-1944 școala militară de ofițeri aviație rezervă – Cotroceni – brevet militar recunoaștere, observație pe avion IAR-39. 1952 Popești-Leordeni, școala de bimotoare și zbor de linie la care

este forțat să renunțe după șase luni fiind îndepărtat din „motive politice”. Peste 600 de ore de zbor cu 11 tipuri zburate. Idealul său frânt pe nedrept de a deveni pilot de linie va fi împlinit de fiul său Dan-Florin născut în 1952, care în 1986 devine cel mai tânăr comandant pe lung curierul IL-62 și de fiica sa Mihaela care la 25 de ani a ajuns steward pe liniile internaționale la TAROM.

Barbu Dumitru n. 13.11.1930 Ploiești.

Colonel inginer de aviație. 1949 Câmpina formare planor A și B cu Tudor Păltineanu și la Sânpetru brevetul C instruit de Ghiță Brănescu. 1950-1955 antrenament la Sânpetru. Lucrează în industria aeronautică și între 1971-1988 este director general la I.C.A. Ghimbav, unde se realizează prototipuri și mari serii de planoare, motoplanoare, avioane și elicoptere, exportate pe toate meridianele. Din 1983 este nelipsit de la adunările anuale de la Sânpetru ale foștilor instructori și piloți planoriști.

Bardoși Francisc n. 11.11.1942

Tg. Mureș, bacalaureat liceul teoretic.

1960 Tg. Mureș formare pilot sportiv planor cu instructorul Alexandru Jozsa. 1965 Tg. Mureș C-ul de Argint. 1969 școala de instructori planor. Din 1970-1979 instructor și șef de pilotaj, iar din 1980-1984 comandant la Tg. Mureș. Este pensionat în 1984 în urma unui accident cu motoplanorul, din indisziplină.

Bartha Adalbert n. 2.12.1909,

decedat pe 13.05.1994 Cluj, tehnician radiolog.

Mare entuziast al planorismului începe din 1935 la Cluj construirea unui planor de școală cu care zboară la Cluj în 1938. Până în 1941 zboară ilegal pentru ca la Budapesta să obțină brevetele A, B, C. 1943 la Darmstadt în Germania, obține C-ul de Argint. În ianuarie 1948 la

Dezmir, pe un frig pătrunzător, realizează 12 ore și 4 minute în zbor la pantă. 1956 participă la el treilea campionat național al României. 1957 la Sânpetru face cursul de zbor fără vizibilitate. În 1963 realizează un zbor de înălțime de 3250 m. Din 1969 este arbitru pentru planorism. 1979 editează la Cluj „Bazele planorismului”, iar în 1983, „Planorism și Deltaplanism”. A zburat până la vârsta de 83 de ani, cu pasiune nedezmintită „Bela baci”, a fost un mare dăruit al zborului cu planorul, cu care a realizat peste 1200 de ore de zbor. A fost un mare înfometat permanent după zborul cu planorul până în ultima clipă a vieții, pe care și-a dedicat-o aproape în întregime pasiunii nedismulate de a pluti silențios în aer.

Bartus Ștefan Rudolf n. 11.05.1970 Baia Mare, inginer metalurgist.

1987 Baia Mare brevet pilot sportiv instruit de Vasile Pop și Nicu Șerban și C-ul de Argint. Participă la clasamentele anuale de distanță între 1988 și 1995 și la selecția de la Tg. Mureș pentru campionatul de acrobație din 1993.



Bădăliță-Țigănescu Felicia n.

27.12.1910 Horodnicul de Jos, jud. Suceava, facultatea de drept – profesoară de liceu. Între 1947-1952 condamnată politic ca membră în P.N.Ț.

Prima femeie din România brevetată pilot de planor A și B cu instructorul Nello Bucevski la 28 august

1935, la Cernăuți și tot aici certificatul C la 7 septembrie 1937. În 1938 obține și brevetul de pilot avion gr. II pentru avioane de turism, cu instructorul Ion Culuri și Gh. Ionescu – „glisadă”, tot la Cernăuți. La vârsta de 90 de ani (în anul 2000) a mai zburat la Suceava, cu planorul, ca pasageră, și în ultimii cinci ani.

Bădică Nicolae n. 10.10.1953 Râmnicu Vâlcea.

Inginer, a lucrat la I.C.A. Ghimbav. 1975 Geamăna Pitești formare pilot sportiv cu Florin Covic. 1981 Geamăna C-ul de Argint. Participă la concursuri de selecție pentru campionatul național și la 4 concursuri inter-aerocluburi de aterizare la punct fix.

Bălăceanu Constantin Stolnici

n. 1849 Viena, decedat în 1934 la Stolnici jud. Argeș.

Pasionat de problemele zborului din perioada studiilor făcute la Viena și Paris și incitat de succesele lui Otto Lilienthal, poartă o vastă corespondență cu acesta între 1891 și 1895 și pe baza desenelor și indicațiilor primite,

construiește la moșia sa de la Stolnic, ajutat de mecanicul său Ion, între 1895 și 1904 cinci aeromodele planor tip Lilienthal cu anvergura de peste 3 metri cu diferite sisteme de aterizare (patine sau roți). Încercările făcute cu balast plasat în centrul de greutate au succes, lansarea efectuându-se de pe dealurile din apropierea moșiei Stolnici. În arhiva familiei la București, există șapte fotografii ale acestor planoare, din care trei prezintă aparatele în zbor. Entuziastul constructor este bunicul Academicianului profesor doctor în medicină Constantin Bălăceanu Stolnici care cu multă amabilitate a pus la dispoziție materialul documentar aflat în arhiva familiei.

Bălăceanu-Stolnici Constantin

născut la București la 6 iulie 1923 aparține unei familii nobile din secolul al XIII-lea. Este un exemplu de preocupare și pregătire multidisciplinară, care cuprinde domenii diverse de la medicină, matematică, cibernetică, lingvistică, istoria culturii, heraldică etc. Doctor în medicină în 1948, specialitatea neurologie și chirurgie, medic primar



neurolog și gerontolog, șef de clinică 1974-1993 și director general al institutului național de Geriatrie și Gerontologie din București între 1991-1993. membru de onoare al Academiei Române, al societății Franceze de neurologie, al societăților de medicină Cibernetică din Londra, Namur, Madrid și Neapole din Europa și Recife din Brazilia. Membru în comisia de Heraldică, Genealogie și Sigilii grafice ale

Institutului de Istorie „Nicolae Iorga” din București și a Uniunii Scriitorilor din România. Doctor „Honoris Cauza” al Universității Ecologice din București, unde a predat cursuri de inițiere în matematica biologică, cibernetică și de istoria culturii. Din 1990 profesor la Universitatea Ecologică din București unde predă geriatria și istoria culturii. A publicat peste 300 de lucrări și comunicări științifice, dar i s-a respins „Docența” în 1974 de către regimul comunist, care a avut grijă să-l îndepărteze încă din 1952 din motive politice de la cariera de profesor universitar. În străinătate a predat cursuri ca profesor asociat la universitățile din New-Castel Anglia, Santander și Barcelona – Spania, a Colegiului de medicină din Paris și universitatea din Porto Alegre – Brazilia. Autor și coautor al unor invenții deosebite în domeniul medicinei, menționate în literatura de specialitate și dicționare de circulație internațională.

Pasionat de pictură și muzică clasică „a visat aripi” și a dorit să devină pilot planorist, dar multitudinea de preocupări l-a împiedicat să-și realizeze acest deziderat.

Bălăiță Mihai n. 1923 Crăcăoani jud. Neamț, profesor.

1942 Cucuteni Iași brevetele elementare A, B, C. 1943-1944 Clinceni școala de instructori planor și remoraj avion cls. I. 1944 Petrești jud. Dâmbovița școala militară planoare transport. 1945 Frontul de Vest cu planoare de transport. 1944 a fost ajutor instructor la Petroșani.



Bălănescu Mihai n. 25.07.1932 București, inginer mecanic.

1949 Sânpetru formare brevetele A, B, C cu instructorul Viorel Cismaș. 1950 Ghimbav zbor cu motor. 1953 Dudești Cioplea calificare zbor fără vizibilitate planor. 1958 Sânpetru calificare remoraj avion cls. I. 1953-1970 antrenament performanță. 1963

Clinceni insigna C Argint. 1968-1990 Inginer la serviciul tehnic a aviației sportive cu bun randament. 1981-1990 inginer de recepție și control în zbor pentru planoare și avioane.



Bălțatu Gheorghe n. 17.09.1950 Brașov, facultatea de arte plastice.

1966-1967 Iași formare pilot sportiv instruit de Vasile Coțofană. 1969-1971 parașutist militar. 1973 Iași insigna C de Argint. 1991 Iași insigna C de Aur. 1985 Diamant 300 km țel fix. 1989 al doilea Diamant înălțime. 1985-2000

participă la 14 competiții din care zece campionate naționale. 1989 Maestru al sportului. Perseverent, distins, sclav al zborului.

Bănățeanu Octavian n. 7.05.1922 Balomirul de Câmpie, decedat pe 23.05.1993 București, facultatea de drept și educație fizică.

1942-1943 Giulești-București brevetele A, B, C cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu, și școala de instructori. 1943 Cucuteni-Iași instructor planor. 1953-1988

profesor, șef de catedră de educație fizică la Facultate de Medicină București și inspector în Ministerul Învățământului. A tipărit peste 50 de lucrări de specialitate.

Bănulescu Eugen n. 1914, tehnician.

1938 Petroșani brevetele elementare A, B cu instructorul Gustav Stof. 1938 Sânpetru brevet C instruit de Vasile Scorțea și 1939 școala de instructori cu Eugen Cernescu și Nicu Blebea. 1939-1942 instruieste la Petroșani cu frumoase rezultate. 1940 participă la experimentarea pantelor de la Calan, unde realizează un zbor de peste 5 ore. Din 1943 se mută la Bacău la o întreprindere de asamblat avioane și părăsește definitiv planorismul.

Bărboi Jean

În 1931 vine din U.S.A. unde era stabilit, la Orăștie cu planurile planorului „Mead Challenger” și împreună cu Ilie Mosora îl construiesc în șapte luni, cu mijloace proprii. La primul zbor executat de Bărboi, planorul este avariat și refăcut în 1932-1933 și prezentat de Ilie Mosora în zbor la Cotroceni - București.



Bărbuceanu Gheorghe n.

1.04.1936 Bragadiru jud. Ilfov, dec. 28-06-2001 Măgurele, tehnician.

1953 Dudești Formare A, B, C cu instructorii Gh. Moldovan și Ion Șoflete. 1959 Clinceni remoraj avion cls. I. 1973 remoraj cls. II. 1978 Ghimbav pilot motoplanor și instructor. 1984 Clinceni brevet pilot sportiv avion. 1959-1972 pilot performanță. 1973-1996 Clinceni instructor și șef sector planor. A format peste 250 de piloți sportivi și 30 de performanță. 1963 Clinceni obține C-ul de Argint, 1966 C-ul de Aur, 1965 Diamant 300 km țel fix. 1976 al doilea Diamant, peste 7000 m înălțime în undă. 1967 Maestru al sportului, participant la cinci campionate între 1970-1979. Antrenor al lotului național între 1982 și 1984. 3000 ore de zbor cu planorul și 800 ore motoplanor. Un excelent instructor și zburător.

Bărdaș Zosim n. 9.01.1935 Stejeriș jud. Sibiu, tehnician proiectant.

1951 Șura Mică – Sibiu formare A, B, C instruit de Nicu Lagara. 1955 Sânpetru școala de instructori format de Gh. Cucu și Liviu Tătaru, curs zbor fără vizibilitate, performanță și remoraj avion cls. I. 1958 Tg. Mureș remoraj avion cls. II. 1957 Tg. Mureș pilot avion gr. I. 1958 Tg. Mureș C-ul de Argint. 1957-1958 Săliște Instructor. 1959-1960 Tg. Mureș instructor. A format peste 80 de piloți categoria A, B, C.



Bâdea Mihai n. 20.09.1936

București, maestru tehnician auto.

1953 Sânpetru formare A, B, C cu Ion Ciobanu. 1954 Strejnic pilot avion gr. II turism. 1955 Dudești remoraj avion cls. I și II, zbor fără vizibilitate, acrobație. 1956 Dudești C-ul de Argint. 1964 C-ul de Aur plus un Diamant 300 km țel fix. 1992 al doilea Diamant înălțime. 1965 Maestru al sportului. Între 1956-2000 participă

la 36 de concursuri naționale și internaționale clasându-se pe primele locuri, fiind de 7 ori vicecampion național și o dată vicecampion Balcanic. 1997 vicecampion național la acrobație. Între 1962 și 1974 realizează patru recorduri naționale. Pilot talentat, ambițios și tenace. La 65 de ani zboară ca în tinerețe, fiind un exemplu de longevitate la zbor, totalizează 6750 de ore și 70000 km cu planorul.



Bârsan Fredi n. 8.02.1963 Craiova, inginer, facultatea de aeronave.

1982 Craiova formare pilot sportiv. 1988-1995 pilot performanță, participă la 14 competiții. 1988 Craiova C-ul de Argint. 1991 C-ul de Aur plus un Diamant. 1992 record național viteză țel fix dus-întors 300 km. 1991 Maestru al sportului și instructor de zbor. 1995

emigrează în Canada.

Bâzgu Vasile n. 7.06.1920 Vaslui, liceul teoretic – bacalaureat.

1941 Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism. 1943 Focșani brevet pilot planoare de transport instruit de subofiterul Fritz Adomit din Germania. 1951-1952 Popești-Leordeni, brevet pilot bimotoare transport. 1953-1954 Popești-Leordeni instructor la școala de transport public. 1954-1970 TAROM pilot linie comandant și instructor pe avioane LI-2, IL-10 și IL-18, peste șase milioane de km și 18000 ore de zbor. Prezent la întâlnirile anuale ale vechilor planoriști de la Sânpetru. Distins și sobru.

Becherete Ion n. 30.03.1927 Vădeni jud. Gorj, profesor.

1944 Petroșani brevetele elementare A și B cu instructorul Cornel Moraru. 1949 Petroșani certificat C cu instructorii Griva Mircea și Liviu Tătaru. 1950-1959 antrenament planor Petroșani, Săliște, Tg. Jiu, Deva. 1949 Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism cu instructorul Artur Postelnicescu. 1953 București și Ploiești parașutism gr. I turn. Îndrăgostit de aviație. Publică cărți pentru aeromodelism, parașutism etc. Participă la întâlnirile anuale ale planoriștilor.

Beda Victor 18.02.1927 Iași, decedat 1.06.1994 București.

1944 Petroșani formare A, B, C cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1949 școala de ofițeri poliție. 1950-1968 parcurge gradele de la sublocotenent la colonel, specialitatea circulație rutieră. 1969-1987 șeful Direcției Circulație pe țară, până la pensionare. Fecund publicist, publică articole și lucrări de specialitate în domeniul circulației publice.



Bejenaru Ion n. 2.12.1917 București.

1937 București școala „Mircea Cantacuzino” brevet pilot gr. II avioane turism. 1938 Sânpetru formare A, B, C cu Nicolae Blebea și Eugen Cernescu și curs de instructori. Nu a profesat. 1939 părăsește Politehnica și intră la școala de

ofițeri aviație, în 1940 devine pilot de vânătoare. 1941-1942 campania pe Frontul de Est. 1943 locotenent aviator – este comandantul școlii Sânpetru unde zboară intens cu planorul.

Bellinger Otto n. 30.06.1908 Astfeld Germania, economist.

În 1923 ia contact cu planorismul la Wasserkuppe, unde în 1925, sub îndrumarea lui Martens obține brevetele elementare. Continuă să zboare în anii următori la Röhn-Rossitten și Wasserkuppe. În 1930-1931 vine în România la Codlea împreună cu Alered Ledeganck unde construiesc un planor Zögling cu tineretul etnic german cu care execută numeroase zboruri de pe dealurile din împrejurimi. Reîntors în Germania în 1932 face cursul de remorcaj la avion cu Peter Riedel și devine instructor și instructor șef la Steinberg în Silezia. După 1945 deține funcții onorifice în Aeroclubul Germaniei și devine directorul muzeului planorismului de la Wasserkuppe până în 1984 și apoi consilier de specialitate în noul muzeu extins.



Benkö Eduard-Valentin n. 13.06.1951 Lugoj, bacalaureat liceu teoretic.

1970 Clinceni și Geamăna brevet pilot sportiv avion. 1971 Clinceni brevet pilot sportiv planor cu instructorul Gheorghe Savastre. 1974-1976 Clinceni și Sânpetru școala de instructori planor cu instructorii Gh. Georgescu, Titi Enăchescu și Romeo Vlădescu. 1976 instructor Pitești și Arad 1977-2000. 1980 Arad C-ul de Argint. 1982-1987 Arad comandant Aeroclub, pilot remorcher și instructor planor. Talentat pilot acrobat, a participat la patru campionate naționale de acrobație, începând cu 1991. Peste 2800 ore de zbor la planor și 500 la avion.

Berariu Remus Teofil n. 16.08.1944 Branișca jud. Hunedoara, liceul teoretic – maestru mecanic.

Școala de măști mecanici de aviație. 1960-2000 Deva mecanic aviația sanitară și sportivă. În 1960 Deva formare A, B, C instruit de Eugen Chioreanu și Francisc David. 1975 reconfirmat brevet pilot și mecanic întreținere planor. 1978 Deva insigna de performanță C de Argint. 1970-1975 Deva mecanic de bord elicopter aviația sanitară. Are 1350 ore de zbor pe elicopter și peste 450 de ore cu planorul, care rămâne marea sa pasiune. Competența sa profesională a fost bine îmbinată cu practicare zborului.



Berenghi Ioan n. 18.01.1951, decedat pe 14.08.1991 în Parâng.

1971 Sânpetru brevet pilot sportiv planor cu instructorii Titi Enăchescu și Constantin Andrei-Coco. 1973-1975 școala de ofițeri aviație Boboc. 1975-1978 Sânpetru pilot comandant avion remocher. 1978-1981 comandant al Aeroclubului Sânpetru. 1982-1991 TAROM pilot comandant pe IL-18. decedat în tragicul accident din munții Parâng, în luna august 1991.



Berențan Erast n. 26.01.1913
Vatra Dornei, inginer mecanic.

1933 cu colegii studenți înființează la Timișoara un nucleu aviatic tutelat de asociația ARPA. 1934 la Sibiu, la școala lui Pastior obține brevetul A și lucrează la construirea planoarelor Zögling. 1935 trece probele pentru brevet B instruit de ing. Egon Pastior. 1935-1936 construiește cu colegii un planor Hol's der Teufel cu care zboară la Cioaca-Timișoara, remorcați de automobil. 1936 recepționează în zbor planorul Ujonec, la Vinga, construit de Arădeni. 1943 Sânpetru brevet C. 1952 la 39 de ani parașutist aeronavă. 1943-1973 inginer la IAR Brașov, U.R.M.V. și I.C.A., Ghimbav tehnolog șef. 1964 Clinceni – insigne de performanță C de Argint la 51 ani. 1953 la Ghimbav construiește un motor în doi timpi pentru primul motoplanor. Distins, dăruit zborului.



Bibescu George Valentin n.
3.04.1880, decedat 2.07.1941

Descendent direct al Domnitorului Țării Românești, Gheorghe Dimitrie Bibescu, este atras încă din adolescență de problemele legate de zbor. 1904 face primele ascensiuni cu balonul captiv „România” cumpărat din Franța, cu care la expoziția națională de la București din 1906, face numeroase ascensiuni demonstrative cu pasageri. 1907 pe Valea Prahovei, la Posada, face zboruri cu un planor tip Viosin achiziționat din Franța. 1909 la școala de zbor a lui Louis Bleriot de lângă Paris, trece probele de zbor cu avionul, obținând la 10.01.1910 brevetul internațional cu nr. 20 din lume, fiind primul pilot român brevetat oficial. 1910 zboară în țară cu cele două avioane cumpărate din Franța (un Viosin și un Bleriot) iar în 1911 înființează la Cotroceni școala de pilotaj „Principele Bibescu”, înzestrată inițial cu trei avioane Bleriot. În același an este decorat de statul Francez cu Legiunea de Onoare, iar Regele Carol I îi acordă gradul de căpitan și îl decorează cu „Virtutea Militară” și „Steaua României”. 1912 înființează Liga Națională Aeriană. 1913 ia parte la campania din Bulgaria cu două escadrile de observație, instruite și organizate de el (zece avioane). 1914 înființează la Băneasa prima școală de pilotaj sportiv. În timpul războiului de reîntregire 1916-1918 luptă în marina și aviația militară. De menționat că în 1916 împreună cu locotenentul colonel Thomson, atașatul Marii Britanii la București (din serviciul secret), incendiază rafinăriile din Ploiești și sondele de pe valea Prahovei, pentru a nu fi exploatate de germani, (care după afirmațiile amiralului german Tirpitz, au avut mari efecte asupra marinei militare germane, reducând la jumătate posibilitățile de luptă ale submarinelor din Atlantic). Pentru această acțiune curajoasă a primit înalte distincții Engleze, Franceze și Române. 1920 împreună cu Constantin Olănescu, gen. Constantin Coandă, Take Ionescu, Nicolae Titulescu și comandorul Andrei Popovici, înființează Aeroclubul Regal al României, unde

este numit vicepreședinte în 1923 (președinte fiind prințul Carol). 1927 este ales vicepreședinte al Federației Aeronautice Internaționale de la Paris, iar din 1929 până în 1941 la deces, este președintele acestui for internațional.

Mare animator și propagandist al aviației pe plan național și internațional inițiază raiduri de răsunet și competiții aviatice, dotate cu valoroase premii (1936 instituie cupa „Valentin Bibescu” de planorism pentru un circuit european, deziderat realizat abia în 1979 de către trei piloți din Noua Zeelandă). Membru fondator al Automobil Clubului Român în 1904. Se stinge din viață de cancer pulmonar la 2 iulie 1941 la Mogoșoaia vegheat de soția sa principesa Marta Bibescu scriitoare, celebritate internațională verișoară a poetei Elena Văcărescu.

Bilac Eugen Veselod n. 1914 Azuga, medic veterinar.

1936-1937 Câmpina formare brevet A și B cu instructorul Nello Bucevski. 1938 la Sânpetru brevet C instruit de Eugen Cernescu. Între 1939-1940 la Câmpina este ajutorul la instructaj al lui Nello Bucevski.

Bitea Ilie n. 14.08.1922 Cut jud. Alba, decedat la 20.11.1980 Sibiu, școala profesională IAR Brașov.

1939 Sânpetru brevetele A, B, C instruit de Nicolae Blebea și Cornel Bogdan. 1940 Alexandria brevet gr. II avioane de turism. 1951 Tg. Mureș calificat instructor planor de Constantin Atanasiu. 1951-1957 instructor la șura Mică și Săliște-Sibiu. 1952-1980 instructor și arbitru de aeromodel și rachetomodel.

Blaj Pompiliu n. 26.02.1931 Ilia jud. Hunedoara, decedat 5.07.1960 Strejnic.

1950 Șura Mică-Sibiu formare A, B, C cu instructorii Petre Crăciuneanu și Alexandru Jozsa. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori și pilotaj fără vizibilitate, acrobație și remoraj avion cls. I. 1951-1957 Tg. Jiu instructor. 1958-1959 Bacău instructor. 1959-1960 Geamăna Pitești instructor. Decedează la liziera aerodromului Strejnic-Ploiești într-un stupid accident, cu un planor Blanik pe care îl transporta în remoraj de avion de la Pitești.



Blebea Nicolae n. 18.04.1910 Brașov, decedat pe 10.01.1976 Brașov, școala profesională I.A.R.-Brașov.

1936 aerodromul IAR Brașov brevetele elementare A și B cu instructorul Hubert Clompe. 1937 Sânpetru brevetul C și școala de instructori, curs remoraj avion cu instructorul Ernst Philipp din Germania. 1938 brevetat instructor cu prima serie făcută în țară (execută un zbor de durată de peste cinci ore). Din 1938-1941 instructor la Sânpetru. 1941 este trimis de la Balta Verde Craiova, să organizeze și să impulsioneze activitatea. În 1942 conduce în Germania grupul celor cinci instructori care fac specializarea în remoraj la avion, zbor fără vizibilitate și acrobație pe planorul Habicht. 1942-1952 este instructor, șef pilotaj și comandant la Sânpetru, de unde este îndepărtat abuziv, după o muncă și o dăruire exemplară. Instructor

deosebit plin de blândete, tact, modestie, înțelepciune și competență, a fost iubit și stimat de elevi și colegi. A rămas pentru cei care l-au cunoscut una dintre cele mai luminoase și mai frumoase amintiri din planorismul românesc. A format sute de piloți și caractere. Vorbea curent trei limbi.



Boboc Petru Tudor n. 1.07.1949

București, bacalaureat – liceul teoretic.

1967 Clinceni parașutist gr. II aeronavă. 1968-1970 parașutism de performanță. 1976-1977 Clinceni formare pilot sportiv planor și instructor. 1978 Clinceni brevet pilot sportiv avion. 1985 pilot remorcher Wilga și motoplanor. 1986 pilot AN-2. 1992 Băneasa pilot elicopter. Activitate: 1970-1977 Clinceni instructor parașutism. 1978-1981 Clinceni instructor planor. 1981-1985 București Aeroclubul Central inspector la detașamentul planorism. 1985-1988 șeful detașament de planorism și adjunct al comandantului Aeroclubului Central București. 1988-1993 Aviația Utilitară, pilot comandant AN-2, aerofotogrametrie. 1993-1997 pilot elicopter la Poliție. Distincții: 1970 insigna de Aur cu două diamante pentru parașutism. 1972 Maestru al sportului la parașutism. 1981 Pitești insigna C de Argint planorism. 1969 două recorduri naționale la salt în grup de la 600 și 1000 m și vicecampion național la salt de la 1000 m punct fix. Bilanț aviatic: 1304 salturi cu parașuta. 1072 ore planor, 385 ore motoplanor, 1235 ore avion, 962 elicopter.



Bobocel Ion n. 16.05.1917

Pitești, liceul comercial și studii Academia Comercială.

1937 Câmpina brevetele elementare A și B instruit de Nello Bucevski. 1939 Sânpetru brevet C cu instructorii Nicolae Blebea și Vasile Scorțea. 1940 Popești-Leordeni brevet gr. II avioane turism. 1941 Sânpetru școala de instructori planor cu Eugen Cernescu și Witold Kasprzyk. 1942 Giulești remorcaj avion clasa I. 1952 Clinceni parașutist gr. II aeronavă. Instruiește la planor în 1943 la Dudești Cioplea și 1948 la Câmpina. Între 1942-1945 a fost proprietarul unui avion ușor „Baby Praga” de 40 de CP.

Pasiunea sa, încă din liceu, a fost aeromodelismul, căruia i s-a dedicat din 1935, construind încă la 80 de ani. 1939-1945 lucrează la Centrul Național de Aeromodelism din București. 1948-1950 conduce Centrul Național de la Câmpina. 1950-1957 șeful sectorului de aeromodel din aviația sportivă. 1968-1975 este secretar general al Federației de Aeromodelism până la pensionare. A fost membru în comisia F.A.I. pentru aeromodel și arbitru internațional. A reprezentat țara la conferințe și congrese de specialitate în Europa până în 1975. editează planuri și manuale pentru aeromodel. Constructor talentat și multilateral a construit primul cart automobil din țară și a dezvoltat această ramură. A reconstruit și construit avioanele începutului (Vlaicu I și II – Farman, Bleriot Newport) pentru filmul „Aurel Vlaicu”. Temperament dinamic, bun organizator cu multă verticalitate, este nelipsit de la întâlnirile anuale ale planoriștilor.



Bochiș Sorin-Mihail n.

28.07.1965 Craiova, liceul industrial.

1981 Baia Mare este format pilot sportiv de planor la 16 ani de către tatăl său, fiind cel mai tânăr pilot planorist brevetat în România. În 1983 obține insigna internațională C de Argint. Între 1983-1985 participă la două campionate de selecție și unul național. 1985 realizează proba de diamant țel fix 300 km cu planorul IS-29D2. Din 1985 face școala militară de ofițeri aviație de la Buzău și pilotează avionul de vânătoare cu reacție MIG-21. Din 1990 participă la mîtingurile de aviație zburînd cu parapanta cu motor și balon dirijabil.



Bochiș Vasiliu n. 15.04.1929

Calea Mare jud. Bihor, decedat la 12.02.1994 Arad, liceul industrial.

1944 Mocrea formare A și B instruit de Tibi Ardeleanu, 1949 Mocrea brevet C și remorcaj avion clasa I instruit de Csomos Attila. 1949 Clinceni brevet zbor cu motor gr. II. 1950 Sânpetru școala instructori planor. 1951 Ghimbav parașutist gr. II aeronavă. 1953 Dudești Cioplea C-ul Argint și acrobație elementară. 1960 pilot remorcher. 1965 Craiova zbor fără vizibilitate. Comandantul Aeroclubului Baia Mare între 1958-1964 și din nou între 1973-1979 până la pensionare. De asemenea, comandantul Aeroclubului Craiova între 1964-1972. o lungă perioadă a fost și președintele comisiei centrale de planorism din F.A.R. 2500 ore de zbor planor și 2600 ore la avion.



Bogdan Cornel n. 19.02.1921

Săsciori jud. Alba, decedat la 25.01.1994 Sibiu, liceul comercial.

1938 Sânpetru brevet A, B, C instruit de Eugen Cernescu și Nicolae Blebea. 1939 Sânpetru școala de instructori. 1942 în Germania specializare remorcaj avion, acrobație. 1951 Giulești brevet gr. II avioane de turism. 1956 Săliște curs de înaltă acrobație planor. 1958 calificare pilot remorcher. 1940-1941 Birtin-Brad instructor. 1942 Cucuteni Iași instructor. 1942-1943 Giulești instructor la școala de instructori A.N.E.F., apoi la Cernăuți. 1943-1944 Clinceni instructor la școala instructori automotor. 1944-1945 Vărădia-Caraș Severin instructor. 1948-1955 comandant la Aeroclubul Iași. 1955-1958 comandant Săliște-Sibiu. 1958 comandant aeroclub Deva, pensionat tranzitoriu. 1950 deținătorul primului record de țel fix Iași-Tecuci și a inșignei C-ul de Argint. A format un număr mare de piloți și a fost un destoinic comandant. Fire veselă și deschisă a fost simpatizat și apreciat de colegi.



Bojan Alexandru n. 7.02.1958

Apahida jud. Cluj, dec. 7-07-2001, școala de ofițeri aviație Buzău promoția 1984.

1974 Dezmir formare pilot sportiv cu instructorii Alex. Miron și Istvan Lutsch jr. 1980 parașutist sportiv. 1984-1988 pilot

AN-2. 1988-1989 Tg. Mureș școala de instructori planor cu instructorii Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1988 pilot remorcher Wilga. Din 1988 comandantul Aeroclubului Arad.

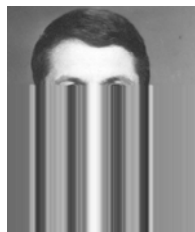
1977 Cluj C-ul de Argint. 1985 Arad C-ul de Aur. 1992 două Diamante. Din 1991 Maestru al sportului. Valoros pilot de performanță, a participat între 1985-1994 la 14 campionate de selecție, naționale și internaționale, dintre care unul european în 1992, totdeauna cu rezultate frumoase, în prima parte a clasamentului. 2000 de ore de zbor la planor, 25000 km, 1500 ore la avion și 120 salturi cu parașuta. Civilizat și plin de farmec, excelent zburător și coleg.

Boldur Radu n. 1915 Cernăuți, decedat 1991 București, licențiat al Universității din Cernăuți.

1933 aduce de la Viena planurile planorului Zögling, pe care îl construiește la Cernăuți. 1935 Cernăuți brevet A și B planor. 1939 Cernăuți brevet gr. II avioane turism. 1940-1942 școala de ofițeri aviație București. 1942-1943 pe Frontul de Est este comandant de bord, observator pe avion Heinkel-111. comandatul Aerodromului Clinceni în perioada 1945-1947.

Bologa Sandu Valeriu n. 25.08.1928

Medic chirurg, profesor doctor, șef catedră la facultatea de medicină din Cluj. 1946-1947 Dezmir brevetele elementare A și B. 1947 Mocrea brevet C. 1959-1965 Dezmir antrenament. Doctor în medicină din 1970. directorul Institutului Oncologic din Cluj. A elaborat peste 230 de lucrări de specialitate și a luat parte la diferite congrese de specialitate în țară și străinătate. 1996 emigrat în Canada.



Borș Nicolae n. 5,12 1933 Iași, tehnician.

1945 Sânpetru formare A, B, C. 1955-1980 antrenament și performanță. 1963 Sânpetru C-ul Argint, între 1970-1978 participă la cinci campionate naționale cu rezultate frumoase, în 1978 ocupă locul II în campionatul național.

Deține un diamant – proba triunghi 300 km (1977).

Bortoș Augustin n. 29.09.1964 Balcani jud. Bacău, școala de ofițeri aviație Buzău promoția 1986 – pilot AN-2.

1987-1989 Timișoara pilot AN-2 la aviația utilitară, 1990-1995 Deva pilot AN-2 parașutism. 1991 București examen instructor planor. 1991-2000 Deva instructor planor și pilot remorcher Wilga.

Botea Ștefan n. 4.04.1914- Satu Lung, jud. Brașov d. 1-05-2000 București, licențiat al Academiei Comerciale.

1937-1938 Strejnic brevet pilot gr. II avioane turism. 1939 Sânpetru brevet C planor și școala de instructori. 1940 LARES zbor fără vizibilitate avion. 1939-1941 Birtin-Brad instructor și șef de pilotaj. 1942-1945 Dudești Cioplea șef pilotaj. 1945-1948 comandant școala Câmpina. 1949-1968 comandant aerodrom TAROM Arad, până la pensionare.

Botez Gheorghe n. 1.03.1925 Iași, decedat la 5.09.1989, liceul industrial – electronist.

1942 Cucuteni-Iași brevetele A și B instruit de Alex.

Matei și M. Cârstoiu. 1943 Giulești brevet C și 1943-1944 Clinceni școala de instructori. 1950 brevet gr. II avion cu instructorul Ștefan Niță. 1944 Mocrea instructor. 1950-1951 Petroșani șef de pilotaj. 1955-1956 Petroșani comandant. 1957 se mută la Iași, renunțând la aviație. În 1988 editează la Iași un reușit volum de versuri intitulat „Vis astral” în care este glorificat zborul.

Botezatu Ion n. 29.09.1929 Iași, școala militară ofițeri aviație promoția 1951.

Aeromodelist pasionat din 1942. 1948 Iași brevetele A, B, C planor instr. I. Vechiu. 1961 insigna C de Argint. 1948-1955 pilot aviația militară bimotoare. 1963-1967 TAROM, navigator cu 6000 ore de zbor. 1967-1973 pilot secund BAC-111. 1973-1979 pilot comandant și instructor BAC-111, cu 8500 de ore de zbor și pilot șef la TAROM. Pasionat machetist de avioane, posedă o colecție unică prin meticulozitate, lucrate cu lupa.

Botoș Ștefan n. 1926 Tg. Mureș.

1948-1949 Tg. Mureș formare A, B, C cu Lutsch Ștefan și Francisc Trozner și la remorcar de avion cu Mihai Iliescu. 1950-1965 antrenament și performanță. 1958 Tg. Mureș insigna C de Argint. Aeromodelist de competiție, construiește între 1948-1950 un avion de turism la Tg. Mureș și participă între 1945-1970 la campionatele naționale și internaționale de aeromodele, planoare și micromodele, fiind în repetate rânduri campion. Exemplu de modestie și talent de constructor.

Bozeșan Romulus n. 4.03.1946 Sânmartin jud. Cluj, școala de ofițeri aviație Buzău promoție 1968 și Academia Militară 1977.

1986-1990 comandantul Aeroclubului Central București. 1989 devine instructor de planor, 1800 ore ca pilot de vânătoare pe avioane reactoare.

Bran Petru n. 18.07.1927 Malul Mare jud. Dolj, liceul industrial.

1949 Timișoara formare A, B, C cu Iliescu Emil și Costică Ignat. 1952-1953 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1953 Mocrea instructor și brevet pilot avion gr. II la Ghimbav și parașutist gr. II aeronavă. 1954-1960 instructor planor la Timișoara. În 1975 a emigrat în Germania Federală, de unde vine anual din 1991 la întâlnirile planoriștilor veterani.



Brănescu Gheorghe n. 30.11.1914 Balaci jud. Teleorman, decedat pe 22.05.1997 București, Facultatea de Drept.

1937 Sânpetru A și B cu instructorul Nicolae Blebea. 1938 Sânpetru brevet C cu instructorul Gh. Hye și școala de instructori cu Ernst Philipp, lucrează ca instructor ajutor la Dudești Cioplea și instructor plin în 1939 și 1941. în 1940 la București și Alexandria obține brevetul gr. II avion instruit de Jenică Rădulescu și Max. Manolescu. 1942-1943 Giulești instructor, cu care ocazie realizează cu planorul Meise un

memorabil zbor termic de 5 ore și 30 de minute, deasupra Bucureștiului, făcând senzație. 1944 Sânpetru instructor realizează un record național de durată absolut de 20 de ore și 24 de minute, în ziua de 18 iunie, cu un planor Salamandra. 1947-1948 Dudești Cioplea instructor, 1949 Sânpetru instructor, 1950-1952 Cămpina de unde este îndepărtat abuziv pe motive politice. A format cu mare competență peste 500 de piloți planoriști. Ahtiat după zbor, a fost un coleg și un zburător deosebit, o legendă a planorismului românesc.

Branitsch Wihelm n. 3.01.1924 Tg. Mureș, economist.

1943 Tg. Mureș formare A, B, C în timpul ocupației Transilvaniei de Nord din 1940-1944. 1943-1944 Budapesta școala de instructori și C-ul de Argint, cu planor Minimoua. 1944-1949 Tg. Mureș instructor, a format 35 de piloți planor A, B și C, printre care viitorii instructori deosebiți: Bela Stift. Zoltan Demeter, Zoltan Nagy și Șandor Jozsa toți din Tg. Mureș.

Brașov Sorin n. 1956 Ploiești, decedat pe 8.04.1983 Arad, școala militară de ofițeri aviație, Buzău, promoție 1979.

Pilot AN-2. 1979 Arad pilot motoplanor și avion remorcher. 1980 instructor planor. 1982 Arad insigna C de Argint. 1983 decedează într-un accident la un program de acrobație cu planorul, la Arad, probabil o deficiență a aparatului vestibular.

Braun Ladislau n. probabil în 1910 la Arad.

1930-1935 Politehnica în Germania, unde ia contact cu planorismul și întors în țară la Arad în 1936 construiește un planor de școală Ujonk, împreună cu elevii școlii de meserii. După omologarea construcției execută zboruri reușite la sandou de pe dealurile de la Vinga și lângă Arad în remorcaj de automobil.

Brezoi Otilia Elena n. 27.10.1954 Craiova, profesoară.

1974 Craiova brevet pilot sportiv planor instruită de Titel Starcu. 1990 Craiova insigna de performanță C de Argint. 1993-1994 participă la două concursuri de casă cu aterizare la punct fix, unde ocupă locul doi.

Brumar Adrian Mihai n. 29.06.1968 Sebeș – Alba.

1980 Sânpetru Formare pilot sportiv planor instruit de Gh. Țucă. 1989 Sânpetru insigna C de Argint. 1991 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Dumitru Munteanu și Victor Dumitrescu. 1987-1991 a participat la cinci concursuri de selecție, juniori și naționale, precum și la două clasamente de distanță.



Bucevski Nello Trifon n. 30.01.1903 Botoșani, decedat în 1972 București, Conservatorul din București, actor și regizor la Teatrul Național din Cernăuți și Pitești.

Cu prilejul turnării în Austria a unui film cu caracter aviativ, în 1929 face primele zboruri cu planorul, de care este sedus iremediabil. În 1932 obține în Austria brevetele elementare A și B. În 1933-1934 la Cernăuți

brevetul gr. II pentru avioane de turism și este atestat ca instructor de planor de subsecretarul de stat al aerului (S.S.A.). Între 1932-1935 instruieste la Cernăuți studenții Universității care construiesc planoarele sub îndrumarea sa. Din 1936 până în 1938 lucrează ca instructor la Cămpina pentru a revenii la Cernăuți în 1939-1940 până la cedarea forțată a Bucovinei de Nord. 1937-1938 ia parte la primul curs de la Sânpetru pentru calificarea oficială de instructor planorist și profesează până în 1942 când se mută la Pitești, ca regizor la teatrul local, despărțindu-se de planorism. A fost un pionier al planorismului contribuind cu competență și entuziasm la dezvoltarea acestuia.



Bucur Aurel n. 7.11.1920 Sebeș – Alba, decedat la 4.12.1988 Cămpina, gimnaziu liceu și școala profesională IAR – Brașov.

1937 aeromodelism la IAR Brașov. 1938 Sânpetru brevetele A, B, C cu instructorii Vasile Scorțea și Petre Todoreanu, și remorcaj la avion direct în simplă comandă instruit de ing. Hubert

Clompe. 1939 Ghimbav brevet gr. II avioane turism instruit de instructorul Petre Ticușan. 1940 Sânpetru școala de instructori planor cu Eugen Cernescu, Vasile Scorțea și Nicu Blebea. 1940-1941 Sânpetru instructor. 1942 Germania specializare remorcaj avion, acrobație planor Habicht. 1942-1947 Cămpina instructor, șef de pilotaj, comandant. 1948-1949 Dezmir-Cluj comandant. 1950-1959 Cămpina comandant până la desființare când se transferă din aviație. 1952 a făcut parașutismul gr. II aeronavă, iar din 1948 până în 1959 a fost și pilot remorcher. Antrenor al lotului de planorism 1956-1958 și comisar sportiv la primele campionate naționale. A realizat 1432 ore de zbor la planor și 643 la avion. A fost un talentat instructor și comandant cu mult spirit gospodăresc și organizatoric, cu multă putere de muncă, excelent coleg.

Bulgaru-Barac Elena 1930.

1950 la Reșița și Timișoara formare pilot planor categoriile A, B, C. Instruită de Niculae Lagara și Costică Ignat. 1951 Giulești București obține brevetul de pilot motorist gradul II turism. 1952 tot la Giulești absolvă școala de instructori avion și profesează din acel an la Ghimbav, Geamăna, Strejnic până în 1960 când se transferă la AVIASAN ca pilot profesionist în aviația sanitară. 1971 devine prima femeie pilot de elicopter și continuă să zboare pentru aviația sanitară până la pensionarea sa în 1980, după 39 de ani de zbor fără întrerupere, în care acumulează aproape 10000 de ore de zbor.

Burea Ioan n. 21.05.1930 Maglavit jud. Dolj

Școala de aviație Tecuci – promoția 1952. la Sânpetru în 1949 obține brevetul C instruit de Viorel Cismaș. 1950-1952 școala de ofițeri instruit de lt. col. av. Mircea Găbureanu avion IAR-80. 1952-1954 pilot vânătoare cu reacție MIG-15 la Deveselu. 1954-1959 pilot transport în cadrul regimentului de transport aero. 1959-1981 la pensionare pilot de linie TAROM pe IL-18 și BAC-111. Ore de avion 17000 din care

15000 la linie.

Bürger Francisc n. 9.03.1960 Arad, inginer de aviație promoția 1985.

Talentat aeromodelist, între 1976-1978, la Arad, face formarea ca pilot sportiv cu instructorii Viorel Cismaș și Eduard Benkő și în continuare antrenament și performanță. Posesor al C-ului de Argint, a efectuat și probele pentru C-ul de Aur și un Diamant. A participat la două campionate naționale. A fost deltaplanist de performanță în 1980 realizând la panta de la Ozun un zbor de peste o oră. În 1990 traduce din limba germană „Zborul de distanță cu planorul” de Raitman, editat la Arad. Din 1990 emigrează în Germania și se stabilește la München, unde lucrează la o firmă de aviație care produce pentru „Eurospațial”. 720 ore planor.



Burghină Ion n. 26.09.1931 Craiova, decedat mai 1995 Craiova.

1950-1958 Clinceni formare pilot sportiv avion, antrenament, acrobație. 1959 Craiova formare pilot sportiv planor cu instructorii Teodor Vulpescu și Nicolae Culeniuc. 1965 Craiova C-ul de Argint, 1967 C-ul de Aur și un Diamant pentru țel fix 300 km. 1968 Maestru al sportului planorism. Ore planor 765, avion 345.



Burlacu Mihai n. 27.10.1920 Suceava, școala militară ofițeri aviație promoția 1943.

1939-1940 Cernăuți formare pilot avion gr. II cu instructorii Petre Ciuntu și Lică Ionescu – glisadă. 1942-1943 pilot militar observație. 1943 Giulești școala de instructori planor și remorcaj avion instruit de Mircea Cârstoiu. 1943-1944 Cucuteni Iași instructor. 1945-1947 Mocrea instructor, 1948 Mocrea comandant. 1949-1952 Timișoara – comandant. 1952-1955 Bistrița Iad comandant apoi Suceava. 1956-1958 București inspector în centrală la detașamentul planorism. 1958-1961 Clinceni șef sector planor. 1963-1970 Strejnic șef sector, pensionat. Muncitor, sobru și foarte disciplinat.

C

Calotă Ștefan n. 9.09.1925 București, decedat 1989 Germania de Vest.



1942 Giulești formare A, B, C planor cu instructorul Ghiță Brănescu. 1947 Clinceni brevet pilot avion gr. II turism. 1948 Clinceni și Giulești instructor motor. 1949-1975 instructor motor la Giulești, Ghimbav, Clinceni. Pilot acrobat de excepție, participă la minguri aeriene între 1950-1975. Din 1966 Maestru emerit al sportului și diploma „Paul Tissandier”. 1973 campion mondial la avioane sub 1000 kg. 1974 campion național de acrobație. A fost un pilot remorcher de excepție între 1950-1975. În 1985 emigrează în Republica Federală Germană. 10500 ore de zbor avion și peste 450 piloți brevetați.

Catană Nicolae n. 1920 Laz jud. Alba.

1938 Sânpetru formare A, B, C instruit de Eugen Cernescu. 1939 Ghimbav pilot gr. II avioane turism instruit de Radu Burduloiu (instructor de planor). 1941-1942 Buzău perfecționare pilot militar. 1943 Focșani școala militară piloți planoare transport instruit de subofițerul Heintz Karlmeier din Germania. 1944 Petrești instructor școala militară planoare transport. 1945 Frontul de Vest ca pilot planoare transport.



Caranfil Nicolae n. 28.11.1893 Galați, decedat la 22.04.1978 New York, inginer hidrotehnică și amenajări, cu studii la Gand în Belgia, Cambridge Anglia și specializare în U.S.A.

A activat cu rezultate deosebite în hidrotehnică, aviație, radio-comunicații și transporturi, fiind un organizator și un gospodar de excepție. Realizează asanarea și taluzarea lacurilor din nord-estul Bucureștiului de la Mogoșoaia, la Cernica. Războiul împiedică realizarea proiectelor canalului Dunăre-București până la Snagov și canalul Dunăre-Marea Neagră. Din mai 1937 până în ianuarie 1939 este ministrul aerului și marinei, dovedindu-se cel mai competent organizator al Aviației Civile și Militare, dotând aviația și marina națională cu ultimele creații pe plan mondial, sprijinind efectiv și industria națională de profil. Introduce în premieră prima de zbor lunară pentru personalul navigant, civil și militar. În perioada ministeriatului său planorismul se dezvoltă spectaculos, această disciplină găsind din partea sa înțelegere și sprijin. După 1944 se auto-exilează în U.S.A. și este între 1950-1957 membru al Comitetului Național Român. Decedează la 85 de ani la New York.

Castel Jean-Pierre

Inițial planorist, apoi pilot linie în Africa de Sud, Maroc și în final la Air-France. Își menține pasiunea de planorist și realizează în paralel cu zborul de transport public șase recorduri ale Franței și două mondiale între 1982-1986. 1982 – viteză pe triunghi 100 km – 141,94 km/h, planor ASW-20 record francez. 1983 – viteză pe 400 km țel fix dus-întors – 133,36 km/h, planor ASW-20 record francez. 1984 – viteză pe triunghi 1000 km – 132 km/h, planor Nimbus-3 record francez. 1984 – viteză pe triunghi 750 km – 134 km/h, planor Nimbus-3 record mondial. 1984 – viteză pe triunghi 500 km – 153 km/h, planor Nimbus-3 record mondial.

Cazan Pastia n. 25.03.1919 Buzău.

1938-1939 Galați școala aviatică C.F.R., brevet gr. II avioane turism cu instructorii adjutant șef Chiriac și lt. Firescu Gh. 1940 Buzău școala militară, perfecționare, pilot vânătoare și instructor. 1941 Frontul de Est. 1942 Sânpetru și Giulești instructor planor și pilot remorcher până în 1945. 1945-1947 pilot la asociația aviatică C.F.R.. 1948-1950 instructor și comandant Giulești, școala zbor cu motor. 1951-1955 șeful sectorului de planorism din aviația sportivă. 1956-1964 Ghimbav comandantul școlii de zbor cu motor, pensionat tranzitoriu. Peste 5000 de ore zbor cu motor. Remorcher de excepție, excelent coleg.



Căpușan Marin n. 15.08.1953
Cluj, inginer constructor.

1974 Dezmir formare pilot sportiv cu instructorul Ștefan Lutsch jr. 1975 Dezmir remoraj avion cls. I. 1975. Apoi pilot sportiv de performanță. 1977 Cluj C-ul de Argint. 1978-1982 parașutist sportiv și militar cu 77 salturi. 1985 C-ul de Aur și trei Diamante până în 1991. 1986 Maestru al sportului. 1989-1993 Oradea instructor de zbor. 1994-2000 Dezmir instructor. Între 1981 și 1990 a participat cu bune rezultate la 14 campionate de selecție naționale și internaționale și două clasamente de distanță. Peste 3500 ore de zbor cu planorul și 32000 km distanță.

Câmpean Dorel n. 7.02.1960 Tg. Mureș.

1977 Tg. Mureș formare pilot sportiv planor cu instructorul Ștefan Togănel. 1984 Tg. Mureș C-ul de Argint. 1991 C-ul de Aur și un Diamant, obținut în 1985 în triunghi de 300 km. Participă la nouă campionate de selecție naționale și internaționale și la două clasamente de distanță.



Câmpean Simion n. 17.02.1951
Dobâncea jud. Cluj.

1969 Dezmir formare A, B, C instruit de Ion Dragon. 1973 Dezmir C-ul de Argint. 1975 Sânpetru școala de instructori – director ing. Romeo Vlădescu – și până în 1976 instructor la Dezmir. 1976 Deva curs acrobație. 1976-2000 Deva instructor, din 1990 șef de pilotaj. 1979 instructor motoplanor. 1981 pilot remorcher Wilga. 1990 C-ul de Aur. 1991 Maestru al sportului, deține două Diamante. A participat cu succes la cinci campionate de selecție și naționale. Excelent acrobat, a concurat la cinci campionate de acrobație cu planorul, fiind campion național în 1991, 1992 și 1996, vicecampion în 1988 și 1995 și locul III în 1994. Este component al celebrei formații de patru planoare care face deliciul publicului, din țară și străinătate. Are peste 3000 ore de zbor pe planoare și 200 ore pe motoplanoare. Și-a format fiica, Simona, ca pilot sportiv de la 15 ani și de performanță de la 17 ani.



Câmpean Simona n. 20.07.1976
Deva, profesoară (fiica lui Simon Câmpean).

Calificări: 1990-1992 Deva formare pilot sportiv planor. 1993 Deva C-ul de Argint 1996 C aur și două diamante triunghi 300 km în 1994 și înălțime în 1996. Activitate sportivă și distincții: participă la două concursuri de casă, 1993 la Oradea și 1994 la Craiova, și la patru campionate naționale din 1996 până în 1999. În 1994 locul I la concursul de distanță descentralizat, i se atribuie memorialul „Petre Crăiniceanu”. 1996 Maestră a sportului, 1998 vicecampionă și campioană la juniori și în 1999 campioană națională absolută. Talent deosebit, dublat de perseverență și autocontrol.

Căsătorită cu instructorul Radu Cristea III.



Căndea Nicolae n. 15.05.1915
Ciuleni jud. Cluj, decedat la 20.03.1996
București, tehnician.

1936-1938 Câmpina brevetele A și B instruit de Nello Bucevschi. 1939-1941 zbor cu motor pilot turism gr. II și perfecționare gr. III. 1942 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Eugen Cernescu și W. Kasprzyk și remoraj de avion cls. I și a II-a la Giulești, a instruit din 1941 la Giulești doi ani și în 1943 la Clinceni P.T.T. În 1944 este instructor la Vărădia jud. Caraș. Între 1945-1947 la Dezmir întreține materialul de zbor stocat și participă la zborul de instruire. 1980-1984 în colaborare cu ing. Ilie Stan lucrează la partea întâia a Istoricului planorismului din România care va fi inserat pe scurt în Istoria Aviației Române ediția 1985.

Cârligea Valeriu n. 1923 Buzău.

1943 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Gh. Petrovici. 1943-1944 Clinceni școala de instructori planor și remoraj la avion cls. I. 1944 Vărădia instructor. 1947-1959 deținut politic torturat de comuniști.



Cârstoiu Mircea Gheorghe n.
20.07.1920 Constanța, inginer mecanic.

1940 Sânpetru formare A, B, C și școala de instructori instruit de Vasile Scorțea, Eugen Cernescu și W. Kasprzyk și școala de instructori. 1942 Giulești brevet pilot avion gr. II avioane turism cu instructorul Ion Romanițeanu. Specializare în Germania la remoraj avion cls. I și II, acrobație planor Habicht, zbor fără vizibilitate. 1951 Ghimbav parașutist gr. II aeronavă. Activitate: 1942-1943 Giulești șef pilotaj – instructor la școala de instructori absolvenți A.N.E.F. 1943-1944 Clinceni instructor școala de remoraj avion și formare instructori. 1944-1947 Petroșani șef pilotaj. 1948 Tabăra Calan, instructor formare direct în remoraj la avion. 1949 Tg. Mureș șef pilotaj. 1950 Petroșani șef pilotaj. 1951-1953 Sânpetru șef pilotaj și director de studii la școala de instructori. 1954 Petroșani – comandant. 1955-1958 București Centrala aviației sportive, inginer la Serviciul Tehnic și pilot de recepție prototipuri fabrică.

1949 C-ul de Argint. Participă la două campionate naționale și deține recordul național la țel fix 220 km. București-Constanța în concurs 1950. 1956-1960 este comisar sportiv la campionatele naționale, după care în urma crizei din aviația sportivă până în 1985 la pensionare, lucrează ca inginer pe marile șantiere în cadrul Ministerului construcțiilor Industriale și Energiei Electrice.

Instructor de mare talent, a format cu deosebită competență multe serii de planoriști și în special de instructori bine pregătiți între 1943-1958, care au dus greul sarcinilor de plan, în perioada de vârf, de formare a piloților în aviația sportivă. A format 111 instructori. Excelent pedagog, zburător de excepție, cu o putere de muncă ieșită din comun, s-a dăruit cauzei planorismului, unde a avut rezultate cu totul deosebite. A devenit „un mit în viață”. La 80 de ani este mereu preocupat de soarta planorismului și este nelipsit de

la întâlnirile anuale ale planoriștilor. În 1994 i s-a decernat la Sânpetru memorialul „Petre Crăiniceanu” pentru activitatea sa deosebită în planorism. Nu a primit diploma „Paul Tissandier” care i se cuvenea pentru că „recunoștința” în planorism este o floare prea rară.

Ceașu Titus n. 5.11.1910 Paia-Botoșești jud. Dolj.

Fratele generalului aviator Gheorghe Ceaușu (1899-1996, pilot din 1918). Liceul militar Iași „General Marcovici”, școala de ofițeri aviație promoție 1931, șef de promoție. 1942 absolvent al școlii superioare de război. După 1990 i se acordă gradul de general aviator în retragere.

Activitate aviatică: 1929-1931 pilotaj în cadrul școlii de ofițeri aviație. În 1934 este conducătorul grupului de ofițeri aviatori trimiși de statul Român în Polonia la școala de planorism militar de la Ustjanova unde în cadrul instruirii de trei luni obține calificarea de instructor planorist și efectuează și proba de distanță de 50 km cu planorul pentru insigna internațională de performanță C-ul de Argint. *Devine astfel primul pilot planorist român care realizează un zbor de distanță omologat.* 1936 împreună cu cpt. Gh. Firescu realizează un raid București-Praga și retur cu avionul Potez XXV (între 1941-1944 comandorul Gh. Firescu a fost coordonatorul școlilor de pilotaj din Direcția Aviației Civile). 1936 este trimis în Franța la specializare și încadrat ca ofițer stagiar în aviația franceză și se instruieste la Paris, Reimis, Dijon, Bordeaux, Pau și Marsilia. 1937-1940 instructor de zbor și profesor la școala de ofițeri aviație la Otopeni și Cotroceni. 1941-1942 Frontul de Est cu Flotila 2 vânătoare (av. IAR-80). 1943-1945 București șeful „Biroului 2” (informații-contrainformații) din Statul Major al aerului și comandantul apărării aeriene a capitalei. 1946-1947 comandantul Flotilei 1 vânătoare București trecut în rezervă. 1947-1949 profesor la un liceu industrial din București, după care este arestat, torturat și condamnat politic la șapte ani detenție, perindându-se prin închisorile Jilava, Aiud, Gherla, Alba-Iulia și doi ani la canalul Dunăre-Marea Neagră. După eliberare în 1956 nu este angajat nicăieri trăind într-o mizerie cruntă până în 1959 când este angajat ca muncitor necalificat la o cooperativă de jucării din București. Se pensionează în 1971. În anul 2000 la vârsta de 90 de ani are o memorie prodigioasă, dar detenția (de o barbarie incalificabilă, care în România a depășit orice imaginație) a lăsat urme adânci asupra sănătății sale fizice dar nu și morale.



Cernescu Eugen n. 30.08.1914

Bușteni jud. Prahova, decedat la 23.05.1987 Brașov, profesor de geografie și științe naturale.

1932 la Cernăuți ca student face cunoștință cu planorismul și îndrumat de Nello Bucevski, construiește un planor Zögling și ia primele lecții de zbor, obținând brevetele A și B în 1935 cu prima serie brevetată oficial în țară la

Cernăuți. În 1937 la Sânpetru brevetul C și remorcaj avion direct în simplă comandă instruit de Ernst Philipp din Germania. 1937 Cernăuți pilot avion gr. I și 1938 Ghimbav gr. II avioane turism. 1938 absolvă primul curs de instructori planor ca șef de promoție și este oprit ca instructor la

Sânpetru, pentru ca în 1939 să devină șef de pilotaj, când realizează primul record de distanță de 120 km cu planor Baby de la Sânpetru, în apropiere de Tg. Mureș și obține C de argint. Rămâne la Sânpetru până în 1941 când este trimis la Petroșani, pentru reorganizarea școlii, cu care ocazie face valoroase experimentări de terenuri în special la Calan. Tot în același an traduce și editează lucrarea lui Wolf Hirth „Zborul fără motor”. 1942 revine la Sânpetru și în toamnă la Giulești București, califică în remorcaj la avion instructorii formați între 1938-1942. În 1943 este numit în funcția de șef al sectorului de planorism al TAR, până la desființarea acestuia în 1944, unde are o activitate deosebită. În toamna anului 1943 face parte din conducerea cursului de instructori de al Clinceni. 1946-1949 stabilit la Sânpetru menține activitatea „ilegală” de aici și formează în 1948-1949 ultima sa serie de instructori care vor da strălucire planorismului de la noi. 1949-1951 București este din nou șeful sectorului de planorism, din aviația sportivă unde duce o activitate susținută și plină de competență, până la scoaterea sa abuzivă din aviație, fiind prima victimă a „luptei de clasă”.

În afara lucrării traduse în 1941 citată mai sus a editat în 1943 Meteorologia și energiile zborului fără motor, iar în 1949 scrie două volume „Învăț să zbori” dedicată instrucției elementare și superioare din care a fost editat numai primul volum. Între 1941-1948 a fost coordonatorul cursurilor de unificare a metodelor de instruire, care au propulsat substanțial valoarea pregătirii piloților planoriști. După îndepărtarea sa din aviație a continuat să-i sfătuiască pe cei ce îl solicitau, punându-și în continuare experiența și capacitatea în slujba planorismului căruia i s-a dedicat cu modestie și competență, până în ultima clipă a vieții. A rămas în amintirea tuturor un nobil înțelept, plin de modestie și tact care a avut prestații de excepție.

Cernișov Paul n. 15.10.1932 Iași, Politehnica Iași,

patru ani.

1951 Iași formare A, B, C cu instructorii Teodor Corneșanu și Gh. Gălcă și brevet pilot avion gr. II la Strejnic. 1953 Iași și Săliște-Sibiu, remorcaj la avion și curs performanță. 1956 Dudești concurent la campionatul național. 1957 Iași C-ul de Argint. 1957-1966 Iași antrenament și performanță. 1967 calificare instructor planor. 1967-1970 Cluj instructor voluntar. 1971-1975 Iași instructor planor și pilot remorcher. 1975-1984 Scheia-Suceava comandant aeroclub. 1984-1989 Salcea-Suceava comandant aeroclub „Șoimii Bucovinei” până la pensionare. 1985 primește din partea F.A.I. diploma „Paul Tissandier” pentru aportul său în aviația sportivă. 4300 ore de zbor cu planorul și 3850 la avion. Instructor talentat, bun organizator și gospodar, coleg deosebit.

Chanute Octav n. 18.02.1832 Paris, decedat 1910

Chicago – U.S.A.

Inginer american de origine franceză, publică în 1894 lucrarea „progresul mașinilor de zburat”, carte de referință din istoria zborului cu aparate mai grele decât aerul. Din 1896 pe baza experiențelor lui Lilienthal și a prodigioasei sale activități, proiectează, construiește și experimentează planoare, în special biplane cu aripi dreptunghiulare simetrice, care au croit drum și au făcut epocă, fiind asimilate

de toți constructorii timpului, inspirând printre alții pe frații Wright în America și Voisin în Franța. Printre colaboratorii săi care au zburat cu planoare construite de el, trebuie menționat în special August Herring (1867-1926). Deține prioritatea mondială a remorcării planoarelor cu ajutorul unui cablu înfășurat pe un mosor acționat electric, în U.S.A. în anul 1900.

Chevereșan Marin n. 17.12.1952 Arad, Politehnica Timișoara – subinginer.

Formare pilot sportiv planor la Arad. 1989 Arad C-ul de Argint. 1992 curs instructor planor. 1994-1997 Arad instructor. Pasionat deltaplanist, zboară parapanta și motodeltaplanul, instruind și brevetând peste 70 de elevi la deltaplan, parapantă și motodeltaplan. Tehnician valoros, întreține cu competență materialul de zbor, de la planor și avion la ultra-ușoare, la aeroclubul Arad.

Ciuhulescu Iosif n. 1915, decedat în 16-09-1944.

Adjutant aviator la Iași, este trimis în 1939 la Sânpetru unde absolvă cursul de instructori planoriști, seria a doua și în același an instruiește la Dudești Cioplea, după care revine în aviația militară. 1942-43 front est IAR-80. La eliberarea Transilvaniei în 1944 face sacrificiul suprem.

Chiorean Eugen n. 12.12.1925 Cluj, școala profesională – strungar.

1949 Ghimbav pilot gr. II avion. 1950 Giulești școala de instructori motor. 1951-1960 instructor avion la Alexandria, Giulești, Ghimbav. 1960 Clinceni calificare instructor planor. Profesează între 1961-1964 la Tg. Mureș și Deva. 1964-1975 aviația utilitară Aviasan, până la desființare. Aproape 7000 ore la avion și 250 la planor. Dinamic și disciplinat, bun zburător și coleg, din 1983 este nelipsit de la întâlnirile anuale de al Sânpetru ale planoriștilor.

Chirilă Ștefan n. 26.03.1953 Vlădeni, jud. Botoșani, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1975.

1975-1980 Suceava, pilot remorcher planoare și instructor avion. 1980 examen instructor planor. 1981-1983 Iași comandant aeroclub. 1984-1989 Suceava instructor planor și pilot remorcher, din 1990-1998 comandantul aeroclubul Suceava. 1982 C argint. Ore planor peste 1000, avion 4800.

Chiru Sorin. 12.04.1962 Iași, inginer.

1977 Iași formare pilot sportiv cu instructorul Claudiu Pânzaru. 1979 Iași C-ul de Argint. 1984 un Diamant pe triunghi de 300 km. Între 1984 și 1988 a participat la patru campionate de selecție și naționale și la două clasamente pentru zborul de distanță. Ore planor 800.



Choynet Marcelle n. 1914 Versailles, decedată la 14.07.1974 Chartres.

1938 brevetele elementare A și B. 1939 brevetul C și instructor stagiar. 1945 instructor la Beynes și apoi șef de pilotaj la Chavenay. Valoroasă pilot de performanță realizează până în 1974, 30 de recorduri naționale feminine și 11 mondiale (distanță, viteză țel fix, durată și înălțime) din care cităm: 1948 record mondial durată monoloc – 37 ore și 67

minute, pe planor AIR-100; 1951 record mondial durată biloc, cu Yvette Mazelier, 28 ore și 51 de minute; înălțime biloc 7042 m împreună cu Jacqueline Queriel; 1953 record mondial monoloc țel fix dus-întors de 293 km. În 1953 este prima femeie posesoare a celor trei Diamante. 1954 record mondial monoloc țel fix de 500 km (AIR-102). În 1952 obține medalia Lilienthal și în 1953 „Legiunea de onoare”. La 14.07.1974 decedează la Chartres într-un accident cu un planor polonez. Anual se atribuie din 1975 memorialul Marcelle Choynet – Gothard.

Cicei Nicolae n. 28.10.1885.

Pilot militar din primul război mondial, brevet nr. 60 din 1915. În 1932 obține gradul de ofițer de echipaj clasa I și este comandantul aeroportului Cernăuți, până în 1940. 1935 la Cernăuți i se reconfirmă brevetul gr. II avion și obține și brevetele elementare la planor A și B. 1937 brevet C planor și în 1939 la Sânpetru calificarea de instructor planor. În calitate de comandant al aeroportului Cernăuți, sprijină activitatea de planorism și participă cu entuziasm la formarea planoriștilor instruiți de Nello Bucevski. Între 1946 și 1955 este director general adjunct la TARS (Transporturi Aeriene Româno-Sovietice). A fost entuziast sprijinitor al planorismului în perioada de pionierat.

Ciobanu Ilie născut în 1921 în Basarabia decedat în octombrie 1993 București

Inginer aeronave Politehnica București promoția 1948.

1941 Giulești brevet gr. II avioane turism. 1949 Mocrea pilot remorcher. 1953-1954 Sânpetru școala de instructori planor condusă de Gh. Cucu și în continuare instructor la Sânpetru până la sfârșitul sezonului de zbor.

Ciobanu Vasile n. 1908 Gherăești jud. Bacău, decedat în 1991 București.

Brevet pilot de turism în 1930, la mitingul de la Lugoj din 1933 face o demonstrație cu planorul Meed Challenger construit de Jan Bărboi și Ilie Mosora. Între 1938-1945 este pilot de linie la LARES și apoi până în 1950 la TARS. Fiind victima a trei dețunări din 1950 a făcut 16 ani de pușcărie, inițial fiind condamnat la moarte. După 1966 este traducător de limbă engleză, învățată în închisoare. Decedează stupid, călcat de tramvai, salvându-și nepotul imprudent.

Ciocan Gheorghe n. 21.03.1956 Buzău, școala de ofițeri de aviație Buzău, promoția 1983.

La Strejnic 1971-1972 parașutist sportiv aeronavă gr. II. 1978 Sânpetru brevet pilot sportiv planor. 1984-1985 curs instructor planor și motoplanor. 1988 Clinceni C-ul de Argint. Din 1987-1995 la Clinceni instructor planor, apoi la Aeroclubul României până în 1998.



Ciotloș Teofil Mihai n. 21.12.1928 dec. 6-07-2001 Brașov Sighișoara, baccalaureat liceu teoretic.

1948 Timișoara formare A, B, C. 1949 Alexandria pilot avion gr. II turism cu instructorul Dumitru Mănică. 1950 Giulești școala de instructori motor

instruit de Vasile Ștefan și parașutism aeronavă gr. II. 1950-1953 Ghimbav instructor avion de unde este îndepărtat abuziv. 1955-1960 Reghin fabrica de plane proiectant. 1963 Tg. Mureș C-ul de Argint. Reprimit în 1970 până în 1985 la Ghimbav instructor șef la zborul cu motor. 1975 i se decernează de către F.A.I. diploma „Paul Tissandier”. Permanent înfometat de zbor, în perioada când a fost oprit să profeseze, între 1963-1964 la Mediaș, construiește un planor ultra-ușor cu care zboară fără aprobare de pe dealurile de lângă Mediaș pentru a-și alina patima de zbor. Talentat pilot acrobat de avion, după 1975 este antrenor secund al lotului național de acrobație. Excelent zburător și coleg, de o modestie rară, după pensionare din aviație în 1985 îl chinuie în continuare dorul după zbor. Din 1983 participă și sprijină întâlnirile anuale de la Sânpetru ale vechilor planoriști. 7500 ore la avion și 400 cu planorul.

Cirezaru Eugen n. 26.03.1933



București, decedat la 10.09.1997 Tg. Mureș.

1950 Petroșani formare A cu instructorul Karol Kocis. 1962 Tg. Mureș brevetele B și C instruit de Șandor Jozsa. 1964 Tg. Mureș C-ul de Argint. 1968 Clinceni școala de instructori planor și C-ul de Aur cu un Diamant țel fix 300 km. 1969 Maestru al sportului. 1970-1989 până la pensionare instructor la Tg. Mureș. 3400 ore de zbor cu planorul.

Cismaș Viorel n. 18.09.1930



Turnu jud. Arad.

1946-1947 Mocrea formare A, B, C cu instructorii Mihai Burlacu și Mircea Finescu. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori cu Eugen Cernescu. 1949 Alexandria pilot avion gr. II. 1957 pilot de recepție plane. 1965 pilot remorcher și instructor. 1978 instructor motoplanor. Activitate profesională: 1949 Sânpetru instructor. 1950 Mocrea instructor și din nou 1954. 1955-1957 Arad instructor și comandant. 1958 Geamăna șef de pilotaj. 1959-1964 Oradea comandant. 1964-1975 Craiova șef de pilotaj și comandant. 1976-1981 Arad comandant până la pensionare. A format cu multă competență peste 400 de piloți sportivi, 250 la remoraj avion, acrobație, zbor fără vizibilitate și motoplanor. 1981 a fost antrenorul lotului național de planorism.

Activitatea sportivă: a participat la șapte campionate naționale și internaționale între 1956 și 1967 pe locuri fruntașe, în 1958 fiind vicecampion. Deținător a două recorduri naționale la planor biloc. A obținut în 1950 C-ul de Argint. 1965 C-ul de Aur și două Diamante țel fix și înălțime. 1966 Maestru al sportului. 1978 diploma F.A.I. „Paul Tissandier”. Zburător și coleg excelent plin de modestie, instructor de mare valoare. 5000 ore planor, 2500 avion.

După pensionare s-a ocupat intens de apicultură. Soția sa Irina, deasemenea pilot planorist și de avion, i-a înțeles pasiunea aviatică și l-a sprijinit în permanență.

Ciuhandu Viorel n. 11.09.1921 Roșia jud. Bihor.



1939 Brad-Birtin formare A, B, C cu instructorii Cornel Bogdan, Petre Crăiniceanu și Petre Teodoreanu. 1940-1941 responsabil tehnic la Birtin. 1942 Sânpetru școala de instructori instruit de Eugen Cernescu și Giulești calificare remoraj avion. 1942-1943 Brad-Birtin instructor. 1948-1950 Mocrea instructor.

1949 insigne C-ul de Argint. 1951-1954 Mocrea șef de pilotaj. A format peste 400 de elevi A, B și C. În 1950 obține brevetul de pilot avion gr. II la Giulești. Dotat cu o putere de muncă și spirit tehnic deosebit, plin de inventivitate și modestie, bun instructor și coleg.

Clompe Hubert n. 2.07.1910,



dcedat la 30.12.1995 Pfuldenbach – Germania, 1929-1931 Politehnica din Viena, inginer proiectant la I.A.R.-Brașov.

1930-1931 în Austria la Spitzerberg obține brevetele elementare A și B și brevetul C la Grunau în Germania. 1935 Ghimbav brevet gr. II avioane de turism. 1935-1936 realizează primele zboruri în remoraj de avion „trenul aerian” Brașov – București și Brașov – Iași. 1935-1937 instruește pe aerodromul IAR Brașov piloți A și B la automobil și automotor, precum și categoria C direct în remoraj de avion. 1935 realizează primul electro-motor din țară și în 1936 un automotor dintr-un autocamion. 1937-1938 la Sânpetru este ajutorul instructorului Ernst Philip, la prima serie de instructori planoriști formați în țară și obține calificarea oficială de instructor. 1938 obține prima insignă internațională de performanță C-ul de Argint realizată în țara noastră și un record de durată de 10 ore și 7 minute cu planorul Röhnbusard. Din 1938 se stabilește în Germania și până în 1945 este pilot de recepție la fabrica de plane de la Nöbberau, condusă de Wolf Hirth. A fost un pionier entuziast al începuturilor planorismului organizat din România.

Coandă Henri n. 7.06.1886



București, decedat la 25.11.1972 București.

1903-1905 școala militară de artilerie, geniu și marină. Inginer, fiul generalului Constantin Coandă. 1906-1909 Politehnica din Charlotenburg și Liege și școala superioară de electricitate Montefiori-Torino. 1906 la Liege construiește un planor tip Chanute, cu care face câteva zboruri. 1907 la Torino un alt planor construit împreună cu Gianni Caproni. La 6.12.1910 execută primul zbor cu un avion cu motor cu reacție construit de el, după ce avionul a făcut senzație la salonul de aeronautică de la Paris, datorită sistemelor inovatoare aplicate cu mult curaj, fiind un precursor al aviației moderne. Între 1911 și 1920 este director tehnic la uzinele de avioane Bristol din Anglia, realizând prototipuri care îi poartă numele. Din 1910 până în 1972 realizează peste 250 de invenții în cele mai variate domenii, e la trenul de aterizare escamotabil la detectarea structurii lichidelor

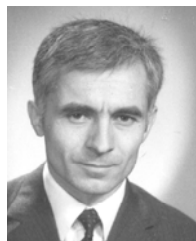
subterane, sisteme de transport prin conducte, marmură artificială, aparatură pentru desalinizarea apei de mare, rezervoare speciale pentru depozitarea petrolului, tren aerodinamic suspendat, aparate de zbor cu decolare și aterizare verticală, aerodină lenticulară. 1934 descoperă fenomenul de deviere a unui fluid de către alt fluid, denumit efectul „Coandă”, cu aplicații multiple de la aviație până la medicină. 1970 membru al Academiei Române și Doctor Honoris Cauza la numeroase și prestigioase universități de pe toate meridianele pământului.

Cociovschi Mihai Aristide n. 27.04.1927 Arad, școala profesională – măcelar.

1950 Mocrea formare A, B, C cu Viorel Cismaș și Viorel Ciuhandru. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori instruit de Mircea Cârstoiu și Ion Groza. 1953 Sânpetru instructor. 1955-1956 Reșița instructor. 1957-1958 Arad instructor. 1959 Arad șef de pilotaj.

Cociustergiu Nicolae n. 16.01.1921 Sofia, decedat la 20.08.1955 Sânpetru.

1940 Dudești Cioplea brevetele elementare A și B cu instructorii Gh. Bănescu și Gh. Popa. 1941 Sânpetru brevet C instruit de Vasile Scorțea și școala de instructori cu Eugen Cernescu și W. Kasprzyk. 1942 Giulești calificare remorcaj avion cls. I. 1943 instructor la Sânpetru. 1944-1945 instructor Câmpina. 1948 instructor la Turnu Severin. 1949-1955 Dudești Cioplea, șef pilotaj. Pilot mediocr a decedat într-un accident stupid la Sânpetru.



Codoban Alexandru n. 21.09.1933 Balnaca jud. Bihor, profesor doctor-inginer mașini aeriene, șef catedră mecanică.

1951 Dezmir brevetele A, B, C instruit de Aelx. Macsek. 1956-1958 Dudești antrenament. 1956 Giulești pilot avion gr. II. 1958-1959 și 1963-1983

Clinceni zbor performanță și fără vizibilitate – remorcaj avion. 1963 Clinceni C-ul de Argint. 1965 record viteză biloc pe triunghi de 300 km. 1972-1973 Iași participă la două concursuri de selecție. 1968-1975 predă cursurile teoretice pentru piloți sportivi, aerodinamică și tactică științifică a zborului de performanță cu planorul. 1974-1981 membru în comisia centrală de planorism a FAR. 1979 doctor inginer, cu lucrarea „Cercetări asupra dinamicii rachetei în perioada de ardere a combustibilului”. Ore planor 620 și 6500 km distanță. Coautor la memoriul din 1980 elaborat împreună cu Constantin Atanasiu, privind activitatea de planorism din România. Echilibrat, sobru, competent.

Cojocaru Ion n. 23.02.1925 Costești jud. Iași, economist.

1941 Dudești Cioplea brevetele A și B cu instructorul Gh. Brănescu. 1942 Giulești certificat C instruit de Ion Constantinescu. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I. 1944 Petrești-Dâmbovița remorcaj avion cls. a II-a și planoare militare de transport cu instructorii Eugen Costin și Mihai Făgăraș. 1945 Frontul de Vest cu planoare de transport, peste 30 de misiuni. 1948 Turnu

Severin și Mocrea instructor. Din 1949 a părăsit planorismul.

Colesian Micloș n. 1965 Cluj.

1983 Dezmir formare pilot sportiv. 1988 Dezmir C-ul de Argint. 1988-1999 participă la trei concursuri de selecție, trei campionate naționale și patru clasamente descentralizate de distanță. Un Diamant la proba de triunghi de 300 km. 1998 – Curs de instructor planor la Satu Mare.

Coman Ion n. 5.10.1935 București, decedat la 28.09.1958 Bacău.

1950 formare A, B, C. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori cu directorul de studii ing. Mircea Cârstoiu. 1953 instructor ajutor la Tg. Mureș. 1954 Săliște-Sibiu instructor. 1955-1956 Suceava instructor. 1957-1958 Bacău instructor. Decedează într-un accident stupid, cu planorul biloc RG-Stahanov, într-o evoluție normală cu un elev la bord, fără să aibă nici o vină (desprins o aripă din montanți, material învechit și neverificat tehnic suficient). Fire blândă, politicos, coleg deosebit.



Comănescu-Camen Tudor n. 3.03.1930 București.

1949 Giulești A și B cu instructorul Rodica Popescu. 1950 Sânpetru formare C instruită de Maistrovici Gh. 1951 Giulești brevet gr. II avioane turism și 1952 școala de instructori zbor cu motor. 1954-1958 Râmnicu Sărat instructor motor. 1957 record național zbor cu motor, urcare la 3000 m (până în 500 de kg). 1958 Clinceni brevet instructor planor. 1959 Geamăna instructor planor. 1961-1962 București Aeroclubul Central, șeful sectorului de planorism. 1962 Aviația Utilitară. 1964 Maestru al sportului avion. 1975 pensionare tranzitorie.

Constantin Vasile n. 1920 jud. Iași, decedat în 1973 Iași.

1941 Giulești asociația aviatică C.F.R., brevet gr. II avioane turism. 1944 Frontul de Est, specializare avioane asalt. 1945-1948 pilot aviația C.F.R.. 1948-1950 Direcția Generală a Aviației Civile, pilot remorcher și instructor motor la Giulești-București. 1950-1957 aviația sportivă pilot remorcher și instructor la Giulești, Strejnic, Râmnicu Sărat. 1957-1970 până la pensionare pilot Aviația sanitară. Excelent remorcher, prieten al planoriștilor, caracter deosebit.

Constantinescu George „Gogu” n. 4.10.1881 Craiova, decedat la 12.12.1965 Anglia.

Inginer, savant și inventator, peste 120 de invenții brevetate în diverse domenii, de la betoane special armate (construiește primele poduri de beton și pânze subțiri în România în 1905) la aplicații originale în marină și aviație. 1918 este creatorul Sonicității. În timpul primului război mondial, inventează în 1915 tragerea cu mitraliera de bord prin elicea avionului, apoi motorul Diesel fără zgomot prin injecție sonică (pentru amiralitatea Britanică) transmiterea căldurii la distanță prin vibrații (termosonicitatea), motorul sonic (convertorul) cu o greutate de 30 de kg la 180 CP. În 1913 în U.S.A. a lucrat cu Edison. Cea mai mare parte a

vieții a trăit în Anglia 1912-1965 fiind cetățean englez din 1916. Mare amator de muzică, a fost un bun pianist. În 1905 la Craiova face o comunicare „Despre teoria mecanică a navigației aeriene” și este preocupat de zborul planoarelor.

Constantinescu Ion n. 1918, decedat în 1945 Clinceni.

1940 școala de pilotaj avion, brevet gr. II. 1941 pilotaj militar specialitate vânătoare. 1942 Giulești A, B, C școala de instructori planor cu instructorii Mihai Goleescu, Mircea Cârstoiu și Eugen Cernescu, remoraj de avion cls. I. 1942-1945 Giulești instructor, formează A, B, C peste 100 de piloți. În 1945 la antrenamentul acrobatic pentru mingul „Păcii” se rupe în aer planorul biloc Kranich cu care zbura și, lovit la cap, nu se mai salvează cu parașuta.

Constantinescu Ion n. 1922 București, decedat 1966 București, Academia comercială și de Educație fizică.

1942-1943 Giulești formare A, B, C și școala de instructori cu instructorii Mircea Cârstoiu și Cornel Bogdan. 1943 instructor la Balta Verde – Craiova și în 1944 instructor la Vărădia jud. Caraș-Severin.



Conțu Nicolae n. 8.08.1931 Purcăreni jud. Brașov, inginer facultatea de mecanică Cluj.

1950-1951 Șura Mică formare A, B, C cu instructorii Șony Jozsa și Mircea Griva. 1951 Sânpetru brevet instructor planor – director de studii ing. Mircea Cârstoiu – remoraj avion cls. I și II, acrobatic. 1952-1956 Săliște instructor, curs acrobatic superioară și C-ul de Argint. 1957-1969 Dezmir, comandant. 1964 calificat pilot remorcher. 1970-1978 comandant aeroclub Ghimbav, motor și Sânpetru – planor. 1978 Băneasa brevet pilot bimotor BN-2 și AN-2. 1978-1986 București Departamentul Aviației Civile, inginer pilot de recepție și control, pilot TAROM – AN-24. 1978-1979 adjunct al comandantului Aeroclubului Central și din nou 1984-1985, inspector principal de zbor pentru aviația sportivă și șeful comisiei F.A.I. pentru acrobatic avion. 1975 i se decernează diploma F.A.I. „Paul Tissandier” pentru activitatea în aviația sportivă. 1984 primește titlul de Maestru al sportului pentru zborul cu motor.

Competiții: participă la două campionate naționale de planorism în 1961 și 1962 cu rezultate bune. 1978 participă la raliul Dunării cu avion IAR-822 și ocupă locul I la etapa Turnu Severin – București și în 1983 la raliul europei cu avion bimotor BN-2 câștigă două etape în final pe națiuni, ocupând locul II din 27 de țări participante.

Până la pensionare în 1987 după 37 de ani de zbor, a format sute de piloți planoriști și motorști, care au ajuns vârfuri în aviația sportivă, utilitară, de transport public și militară. Total ore de zbor 9140, din care 3340 la planor, 540 motoplanor, 4370 monomotoare, 880 bimotoare (180 de noapte).

Din 1983 participă la toate întâlnirile anuale ale foștilor planoriști din 1986 fiind organizatorul acestora. De asemenea, în 1990 înființează asociația instructorilor planoriști și piloților

de performanță, fiind și președintele acesteia.

Din anul 2001 se implică în reparația publicației „PESCĂRUȘUL” (înființată în 1985 de Vladimir Novîtchi și întreruptă în 1988) pentru început într-o apariție bianuală, în care caută să informeze în special pe veteranii planoriști despre noutățile planorismului din țară și de peste hotare precum și diferite aspecte și probleme legate de asociația instructorilor planoriști și piloților de performanță din România.

Bun organizator, a depus o muncă susținută cu rezultate de excepție în aviația sportivă și apoi la A. I. P. P. R.

Un dăruit zborului pe care l-a slujit cu mult devotament aproape patru decenii cu competență, perseverență și entuziasm.

Coraicu Iuliu n. 1922 Bistrița Năsăud, decedat în 1978 Bistrița.

1941 Ghimbav brevet pilot avion gr. II instruit de Petre Ticușan și Lică Ionescu. 1943 școala de instructori cu instructorii M. Goleescu și M. Cârstoiu. 1943-194 Sânpetru instructor. 1948-1952 Bistrița-Iad instructor. Coleg deosebit, modest și plin de farmec, a luptat pentru înființarea școlii de la Iad, pe locurile natale, pe care le-a părăsit între 1940-1944 în timpul ocupației Transilvaniei de nord, jinduind după părinții lăsați acasă.

Cormos Petru Suci Romeo n. 10.05.1956 Sântana de Mureș, Școala de ofițeri de aviație Buzău promoția 1979.

La Tg. Mureș în 1973 face formarea de pilot sportiv planor cu instructorul Eugen Cirezaru. 1979 Ghimbav perfecționare avion. 1980 Clinceni calificare avion remorcher. 1990 pilot comandant AN-2 aviația sportivă Tg. Mureș. 1979-1983 pilot remorcher, din 1983 instructor planor și comandantul aeroclubului Mureș din 1988.

Corneanu Ovidiu n. 3.01.1952 Vârtop jud. Dolj, școala de ofițeri de aviație Buzău, promoție 1975.

1975-1980 instructor de zbor cu motor în aviația sportivă la Ghimbav, Strejnic și Pitești. 1978 pilot planor și din 1981 pilot remorcher. 1980-1982 Centrala București, inspector la detașamentul zbor cu motor. 1982-1984 comandantul detașamentului de zbor cu motor în Aeroclubul Central. 1987-1989 inspector în Departamentul Aviației Civile – Otopeni. 1990-1994 directorul Aeroclubului României și Președintele executiv al Federației Aeronautice Române. Din 1994 inspector șef la Autoritatea Aeronautică Civilă din România. S-a interesat de planorism și la sprijinit cât a condus destinele aviației sportive.

Corneșanu Teodor n. 17.03.1914 Craiova, decedat 2.09.1956 Tg. Jiu.



1936 Câmpina formare planor A și B cu instructorul Nello Bucevschi. 1937 Florești-Prahova pilot avion gr. II cu instructorul adjutant șef Zgabercea. 1938 Sânpetru brevet C cu instructorul Eugen Cernescu și școala de instructori cu instructorii Ernst Philipp și Hubert Clompe. 1938-1940 Someșeni și Dezmir-Cluj instructor planor. 1941 Alexandria instructor motor și

pe front ca pilot de observație (duce cu avionul în primele linii ale frontului pe Petrache Lupu „Sfântul de la Maglavit” – Oltenia). 1942 Giulești instructor de dublă comandă la cursurile de remorcaj de avion organizate pentru instruirea planoriștilor. 1944-1945 pe Frontul de Vest ca pilot de observație. 1947 Dezmir instructor planor. 1948-1952 Iași șef de pilotaj. 1953-1956 Tg. Jiu șef de pilotaj. Decorat pe front cu „Virtutea Aeronautică cu spade”, decedează la un miting la Tg. Jiu când într-o evoluție acrobatică i se desprinde o aripă de la planor. Bun coleg, fire deschisă și vesel, a fost un bun instructor.

Costăchescu Traian n. 5.01.1923 Iași, inginer – facultatea de aeronave promoție 1949.

1949-1951 fabrica de avioane I.C.A.R.-București. 1951-1963 A.R.M.V.-2 Pipera, inginer constructor. 1963-1967 Departamentul Aviație Civile, inginer de recepție și control la sol și în zbor. 1967-1978 Departamentul Aviației Civile C.I.P.A. și C.A.P.A.C., inginer de recepție și control la sol și în zbor. 1978-1987 Turbomecanica, inginer constructor șef (pensionat în 1987). 1954 proiectează și construiește planorul biloc de performanță și acrobație CT-2, construit până în 1962 în 12 exemplare. Planorul la bordul căruia la 14.07.1957 realizează un record de țel fix Iași – Râmnicu Sărat pilotul Ovidiu Popa. Acumulează peste 1000 ore de zbor pe planoare, în zboruri de recepție și control. Editează următoarele lucrări de specialitate, „Tehnica zborului în aviație”, „Tehnica siguranței zborului”, „Tehnici moderne de zbor cu economie de carburanți”, „Defecte și accidente în aviație”.

Costescu Nicolae n. 29.02.1924 București, licențiat în fizică-matematică, meteorolog.

1943 Dudești formare A, B, C cu Th. Corneșanu și Gh. Brănescu la planor. 1944 Alexandria brevet pilot gr. I avioane turism. 1948 Calan calificare remorcaj de avion cls. I și II. Cu instructorii Mircea Finescu și Petre Crăiniceanu. 1949 Clinceni brevet gr. II avioane turism cu instructorul Balea Matei. 1953 Dudești Cioplea C-ul de Argint. A participat la campionatele naționale de planorism din 1956 și 1958. Între 1950 și 1975 a fost meteorologul concursurilor, taberelor de undă și campionatelor naționale și internaționale. Ore de zbor planor cca. 500 la planor și 300 la avion. Coleg plăcut, volubil și plin de umor. O prezență tonifiantă.

Costin Eduard n. 17.11.1959 Pitești, inginer electronist.

1976 Tg. Mureș formare pilot sportiv cu instructorii Francisc Bardoși și Zoltan Demeter. 1979-1989 Iași antrenament și performanță. 1981 Iași calificare motoplanor. 1983 Ghimbav brevet pilot sportiv avion. 1987 Tg. Mureș, calificare acrobație superioară. A participat la două campionate naționale de juniori și seniori în 1987 și un campionat de zbor la înălțime, 1988 participă la clasamentul de distanță descentralizat. 1980 C-ul de Argint și probă la C-ul de Aur – 300 km țel fix și un Diamant. 450 ore de zbor la planor și peste 5000 km distanță.

Zburător talentat, fiul lui Eugeniu Costin instructor planorist care i-a sădit și alimentat pasiunea pentru zbor. Ca pilot de performanță și-a depășit tatăl.



Costin Eugeniu n. 13.11.1920 Vaslui, decedat la 2.09.1993 Tg. Mureș, tatăl lui Eduard Costin.

1938 Dezmir formare A și B cu Teodor Corneșanu. 1940 Roșiorii de Vede brevet pilot avion gr. II cu instructorii Radu Burduloiu și Petre Ticușan. 1943 Focșani școala de planoare transport instruit de lt. av. Ernst Fluke și Rudolf Muther. 1945 Frontul de Vest pilot planor transport DSF-230. 1951 Tg. Mureș calificare instructor de zbor planor cu instructorul Constantin Atanasiu. 1952 Tg. Mureș parașutist sportiv gr. II aeronavă. 1951-1952 Tg. Mureș instructor planor. 1953 Sânpetru, comandant. 1954 Tg. Mureș comandant. 1956-1958 șef pilotaj Tg. Mureș, Săliște și Geamăna. 1959 Geamăna, comandant. 1960-1962 Constanța comandant. Ore planor 1000, motor 500. coleg deosebit, fire veselă, a încântat cu vocea și ghitara sa pe toți care l-au cunoscut și l-au prețuit. A lăsat o frumoasă amintire de „Zburător trubadur”.

Cotescu Dumitru n. 1917 București.

1938 București școala Mircea Cantacuzino brevet pilot avion gr. II. 1939 Sânpetru școala de instructori planor instruit de Eugen Cernescu și instructor la Câmpina. 1940 Sânpetru instructor. 1941-1944 Petroșani șef de pilotaj. 1942 face o specializare în Germania, remorcaj de avion, zbor fără vizibilitate, acrobație. În mai 1944 la cursul de unificare de la Mocrea face unicul zbor de distanță din timpul războiului, un țel fix la Timișoara. Între 1946-1947 comandant la Petroșani. În februarie 1948 părăsește țara cu un avion RWD-8 de la Giulești București, în Turcia și se stabilește în Argentina, unde își face o societate particulară de transport aerian. În 1993 revine în țară în vizită și se duce să revadă Sânpetru, leagănul planorismului românesc.



Coțofană Vasile n. 26.01.1928 Hârlău jud. Iași.

1944 Mocrea formare A și B instruit de Mihai Burlacu. 1947 Iași certificat C instruit de Cornel Bogdan și ing. Alex. Matei. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori cu profesorul Eugen Cernescu. 1949 Iași remorcaj avion cls. I și II instruit de Teodor Corneșan. 1950 Giulești pilot avion gr. II. Cu instructorul Dumitru Domnișan. 1975 pilot remorcher.

A lucrat la Iași între 1949-1951 ca instructor, 1954 la Săliște și din nou la Iași între 1955-1973 ca șef de pilotaj și 1973-1977 comandantul Aeroclubului până la pensionare. A participat între 1964-1967 la trei campionate naționale (în 1965 vicecampion), 1957 C-ul de Argint. 1962 C-ul de Aur. 1973 un Diamant. Maestru al sportului din 1962. Diploma F.A.I. „Paul Tissandier” 1976. A totalizat în activitatea de zburător 5000 ore planor și 500 avion, în cei 33 de ani de zbor.

Excelent zburător, instructor și coleg, serios, modest și discret. A muncit cu pasiune și dăruire exemplară pentru planorism cu rezultate remarcabile care i-au făcut cinste și l-au plasat în elita instructoriilor.



Coțovanu Elena n. 3.07.1950 jud. Iași, ingineră.

1970 Iași formare pilot sportiv cu instructorul Gh. Gâlcă. 1972-1975 remoraj avion instruită de Titi Enăchescu, zbor fără vizibilitate, acrobație cu Paul Cernișov și C de Argint.

1981 pilot motoplanor și instructor planor. 1981-1995 Sânpetru instructor de zbor, 1995 instructor la Iași. Zburătoare talentată, tenace și ambițioasă. În 1979 obține C-ul de Aur și în 1980 titlul de Maestru al sportului. Deținătoare a două Diamante, între 1977 și 1994 a participat cu succes la 22 campionate naționale, internaționale și Balcanice, obținând frumoase rezultate. Este deținătoare a 11 recorduri naționale la monoloc și biloc, la toate genurile de probe. Sobră, modestă și politicoasă, pasiunea pentru zbor i-a ocupat toată viața.



Covătaru Mircea n. 1922 com. Boroaia – jud. Suceava – decedat 2.08.1945 Cehoslovacia. 1941 Sânpetru formare A, B, C, instructor Nicolae Blebea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori planor și remoraj avion cls. I instructor M. Cârstoiu. 1944 Petrești-Dâmbovița, școala militară pentru

planoare de asalt-transport instructor I. Cătană – Eugen Costin (brevet remoraj avion cls. a II-a și a III-a). 1945 februarie-iulie Frontul de Vest în cadrul Corpului Aerian Român a fost cel mai activ pilot de transport cu peste 80 de misiuni și 250 ore de zbor pe planoare de transport. La 2 august la întoarcerea în țară, la granița dintre Cehoslovacia și Ungaria planorul pe care îl pilota se rupe în aer și cei trei ocupanți decedază.



Covic Florian n. 6.01.1952 Făgăraș, baccalaureatul liceul teoretic.

1969-1970 Balta Verde – Craiova, formare A, B, C cu instructorii Viorel Cismaș, Vasiliu Bochiș și Constantin Opriș. 1974 C-ul de Argint Craiova. 1975 școala instructori – Clinceni și Sânpetru cu instructorii Gh. Georgescu, Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu.

1975-1978 Geamăna-Pitești instructor. Din 1979 șef sector planorism la Geamăna. 1980 C-ul de Aur. 1985 două Diamante și Maestru al sportului din 1980. Din 1991 pilot remorcher. Între 1982-1994 concurează la șase campionate naționale, internaționale și cinci clasamente la zborul de distanță descentralizat.

În 1994 și 1995 în Turcia, organizează zborul de performanță, campionate și cursuri de arbitri. A fost antrenorul lotului de juniori și seniori al țării. 1992 director la două competiții la Iași, apoi arbitru la competiții de planorism până 1999. A totalizat în fructoasa s-a activitate 3500 de ore cu planor și 500 la avion.

Competent, bine pregătit profesional, prețuit pentru cunoștințele acumulate și împărtășite cu generozitate celor din jurul său, s-a străduit să formeze planoriști de calitate atât în țară cât și în străinătate.



Covic-Banaru Marcela Doina n. 27.09.1951 Agnita, decedată la 2.09.1982 Geamăna, profesoară de educație fizică și sport, căsătorită în 1975 cu Florian Covic.

1969 Sânpetru formare A, B, C și remoraj avion cu instructorii Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1973 Sânpetru C-ul de Argint. 1975 Clinceni și Sânpetru școala de instructori cu instructorii Gh. Georgescu, Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1977 concurență la campionatul național. 1978-1982 instructor la Geamăna-Pitești. Decedază într-un accident la decolare cu un planor biloc. Ore de zbor planor 1200.



Craioveanu George n. 10.05.1934 Piatra Neamț.

Aeromodelist de talent de la 12 ani. Instructor și antrenor federal la aeromodelism. 1952 Dudești Cioplea formare A, B, C planor instruit de Gh. Moldoveanu și Ovidiu Popa. 1953-1954 Câmpina antrenament planor, reluat în 1974-1978 la Clinceni. 1953-1960 Aviația sportivă sector aeromodele. Din 1968 până în 1981 antrenor federal în cadrul Federației de modelism. Între 1968 și 1972 a fost redactorul emisiunii TV pentru tineret „Extera”. Din 1973 devine un mare susținător și practician al deltaplanismului, organizând în toată țara multe cluburi. Între 1981 și 1995 construiește opt deltaplane și trei motodeltaplane. În 1991 cu motodeltaplanul „Patriot” traversează Carpații de la Ghimbav, aterizând la Strejnic, iar la 13 septembrie în memoria lui Aurel Vlaicu. La 1 decembrie 1991 execută cu motodeltaplanul „Raidul Unirii” de la București la Chișinău, transportând și poșta aeriană. În 1994 tot cu motodeltaplanul execută un circuit aerian de 3200 km aniversând două decenii de deltaplanism în România. Deține 5 recorduri naționale la motodeltaplan.

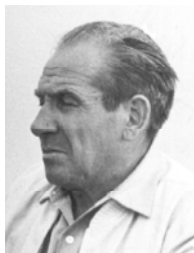
Competiții și distincții: 1952-1978 obține 36 de titluri de campion național și 16 recorduri naționale la aeromodele. 1965 primește titlul de Maestru al sportului pentru aeromodelism și în 1969 pe cel de Antrenor emerit. Competent și dinamic, a pus multă pasiune în toate realizările sale. La cei peste 65 de ani este mereu tânăr și preocupat de propagandă pentru zbor, și continuă să zboare motodeltaplanul biloc cu soția sa planorista Cristina Vega-Craioveanu.

Crăcăleanu Ion n. 31.05.1941 Constanța, facultatea de horticultură.

1959 Iași formare A, B, C instruit de Gh. Mihăilescu. 1963 Iași C-ul de Argint. 1963 Iași parașutist gr. II aeronavă, între 1970-1990 salturi ca parașutist sportiv. 1965 Meritul sportiv cls. I. Practică planorismul de performanță și lucrează ca instructor voluntar.

A realizat peste 90 de salturi cu parașuta și 2000 de ore zbor cu planorul.

Un dăruit împătimit al planorismului cu o putere de muncă remarcabilă, legat de aerodrom și de problemele aeroclubului Iași, pe care îl slujește cu devotament exemplar.



Crăcăoanu Ion n. 5.06.1913 Tg. Neamț, decedat la 16.04.1988 Sibiu, licențiat în drept, locotenent aviator în rezervă.

Începe pilotajul în 1938 la A.R.P.A.-Otopeni, obținând brevetul gr. II pentru avioane de turism cu instructorul Max Manolescu. 1939 Sânpetru brevet C și școala de instructori cu instructorul Eugen Cernescu. 1939 Buzău pilot militar bimotoare și brevet observator, comandant de bord în 1940 la Pipera. 1941-1942 Frontul de Est, aviația de bombardament, decorat cu Virtutea Aeronautică cu spade, Crucea de Aur și Coroana României cu spade și Panglică de Virtutea Militară. A fost instructor planoare la Dudești-Cioplea în 1939 și 1943-1945. Între 1945-1947 la București în Direcția Aviației Civile, șeful serviciului școli. 1947-1948 comandant școala de bimotoare la Târgușor-Prahova. Revine la planorism în 1949 comandant la Petroșani și 1950-1953 Șura Mică Sibiu. După pensionare arbitru la Aeromodele și Rachetomodele între 1965-1980. Dinamic, tenace, temperamental, bun organizator și gospodar. Avion 3000 de ore și planor 400 ore.



Crăciun Mircea I n. 21.12.1957 Sfântul Gheorghe jud. Covasna.

1976 Sânpetru formare pilot sportiv. 1980 obține C-ul de Argint și în 1990 C-ul de Aur, cu două Diamante. Din 1991 Maestru al sportului. Talentat pilot de performanță, participă cu rezultate deosebite din 1984-1999, la opt campionate ocupând locuri fruntașe.

1984 în Germania la Bückeburg locul 13 din 38 de concurenți, în 1994 câștigă cupa Ion Romanescu, în 1996 este vicecampion național, în 1997 ocupă locul II, iar în 1998 la campionatul de la Iași locul I fiind campion național. Peste 1300 ore planor și 16000 km în zboruri de distanță.

Crăciun Mircea II n. 26.06.1966 Hunedoara.

1985 Deva formare pilot sportiv cu instructorul Ion Porumbu. 1988 Deva C-ul de Argint și un Diamant în 1994. Între 1990-1994 participă la opt concursuri de selecție naționale de distanță și acrobație.



Crăciuneanu Petre n. 20.05.1916 Ploiești, decedat la 26.04.1996 Sibiu.

1937 Băneasa-București, pilot civil gr. II avioane turism. 1938 Buzău pilot militar și instructor de zbor. 1939 Sânpetru brevet C planor și școala de instructori. 1942 Giulești, calificare remorcaj la avion cls. I și a II-a. A lucrat ca instructor la Dudești-Cioplea în 1940 și 1941 la Chitila (1942 pe front la Flotila 1 informații – pilot). 1943 Cucuteni-Iași și 1944 Sânpetru instructor. 1948 și 1949 șef pilotaj Timișoara și Câmpina. 1950-1952 Șura Mică Sibiu șef de pilotaj, îndepărtat abuziv în 1953. Prezență pitorească în planorism,

cu umor de calitate, sobru și distins, fără a fi distant, „Contele”, cum a fost poreclit, era un original. Se pare că deține o prioritate mondială la primul zbor în simplă comandă cu avionul în 1937, executând un looping, a venit apoi la aterizare ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat.

Crăciunescu Ion n. 2.12.1908 București, decedat în august 1997 București.

1937 Otopeni brevet gr. II avioane turism. 1938 Buzău școala de instructori. 1938-1945 instructor de zbor cu motor. 1946-1948 aviația utilitară pentru prăfuit în Deltă. 1948-1957 instructor și șef de pilotaj la zbor cu motor, unul dintre cei mai dotați piloți de remorcat planoare, iubit și stimat de planoriști, cu o putere de muncă și dăruire la zbor pilduitoare.



Crăiniceanu Petre (Jean-Marie-Pierre) n. 24.03.1916 Fribourg-Elveția, decedat la 8.07.1993 București, studii medii în Franța la colegiul unde a studiat și Antoine de Saint Exupery, doctor în științe juridice și economice la București.

1937 Băneasa la școala Mircea Cantacuzino, brevet pilot gr. II avioane turism. 1939 Sânpetru brevet C planor și școala de instructori. Sedus iremediabil de planorism este trimis ca instructor la Birtin-Brad unde lucrează până în 1941 când pleacă în Germania pentru documentare și specializare. Revine în țară în ianuarie 1943 după ce a vizitat și lucrat în toate marile centre de planorism din Germania, unde a realizat probele pentru C-ul de Argint. 1943 este șef pilotaj la Cucuteni-Iași, unde este victima unui grav accident cauzat de un sabotaj. 1944 Caracal șef de pilotaj. Din 1945-1948 lucrează în Justiție, la consiliul legislativ, continuând să se ocupe de planorism, recepționând planoare de la fabrica ICAR și SET. 1948 revine în aviația sportivă și este șef de pilotaj la tabăra Calan a Centrului experimental de planorism, unde realizează și un prim record de distanță pentru planoare biloc. 1949 Sânpetru șef pilotaj, cu rezultate deosebite. 1950-1955 este inspector în centrala aviației sportive, la sectorul de planorism. Între 1939 și 1955 a cutreierat țara pentru cercetarea terenurilor propice planorismului. În perioada 1948-1955 a condus practic planorismul românesc, contribuind cu competența sa de excepție la progresul acestuia, printr-o dăruire totală și un efort de muncă deosebit, calitativ și cantitativ. 1948-1955 coordonatorul cursurilor anuale de unificare a metodei de predare teoretice și în special practice, cu scăderea drastică a accidentelor în proporție de 80%. În 1950 și 1951 conduce primele campionate naționale de planorism, cu rezultate de excepție. 1950-1955 pilot de recepție prototipuri și serie a planoarelor fabricate la Reghin, și tot în aceeași perioadă pilot acrobat solist și în grup, la toate meetingurile organizate de aviația sportivă. Ca jurist s-a preocupat de legislația aeriană, fiind împreună cu Alexandru Danielopol autorul regulamentului de zbor cu motor, planorism și parașutism, precum și a legii personalului navigant și a Codului Aerian Român, asimilat și de țări cu veche tradiție aviatică din vestul Europei. A publicat în revistele de specialitate articole de doctrină și analiză a dezvoltării planorismului. În august 1955 regimul comunist, considerând că a „stors totul de la boierul

Crăiniceanu”, îl îndepărtează abuziv din aviație și îl supune unui șomaj politic, de aproape un deceniu. Pasionat de muzică cultă s-a refugiat în ea, cântând la pian și ascultând înregistrări celebre. A fost un uriaș al planorismului românesc, o pildă de profesionalism, integritate și înțelepciune, care a modelat și format multe caractere.



Crâșmaru Ilie n. 18.07.1929 Botoșani.

1946-1947 Clinceni și Giulești formare A, B, C planor. 1948 Clinceni brevet pilot avion gr. II turism. 1949-1950 Giulești, școala de instructori motor. 1950-1957 Strejnic, instructor motor și remorcher planoare. 1956 campion național avion la viteză în circuit. 1957 Maestru al sportului la motor. 1958-1960

Clinceni instructor avion și pilot remorcher. 1960-1963 București adjunct al comandantului Aeroclubului Central. Pilot acrobat solist de excepție, participă în 1962 la campionatul mondial de acrobație cu avionul organizat la Budapesta și în 1963 la Moscova, la un campionat european. Din 1964 până în 1979 la pensionare este pilot de linie (1965-1969 bimotoare clasice). 1969-1974 pe IL-18 și din 1974 pe Boeing 707, pentru care a făcut specializare în U.S.A. și a fost printre primii piloți de turbojet de cursă lungă. Legat de planorism a fost remorcher de planoare între 1952-1962 la concursuri și tabere de undă lungă. În cei peste 30 de ani de zbor efectiv, a acumulat 19000 ore de zbor și șapte milioane de km parcurși, la zborul de transport public.

Cristea Liviu n. 28.10.1970 Hunedoara. Liceul industrial – mecanică.

1991-1992 Deva formare pilot sportiv, instructor Cătălin Porumbu și Gheorghiță Stamate. 1994 tot la Deva obține insigna de performanță C-ul de Argint. Între 1994-1999 participă la patru competiții din care două campionate naționale.



Cristea Radu III n. 5.07.1974 București. Absolvent al liceului de arhitectură și a Colegiului de management aeroportuar. 1991 Clinceni obține brevetul de pilot sportiv instruit de Gh. Bărbuceanu, iar în 1992 insigna de performanță C de Argint cu același instructor și Fernanda Jurcă. Între 1993-1996 continuă tot la București antrenamentul de performanță. Între

1996 și 1999 participă la cinci competiții de planorism, distanță și acrobație în 1999 devine campion național la acrobația cu planorul.

1998 absolvă cursul de instructori și în anul următor activează la aeroclubul Craiova apoi la Clinceni. Are la activ peste 1000 ore de zbor și 15000 km distanță cu planorul. Este a treia generație de piloți din familie, toți Radu Cristea, care au făcut și fac în continuare cinste aviației române prin calitatea prestațiilor constituind un exemplu de atașament pentru zbor transmis din generație în generație. Din 1999 căsătorit cu talentata planoristă Simona Câmpean.



Cristescu Petre n. 3.08.1924 București dec 31-08-2001 Brașov, Bacalaureat liceul teoretic.

1941 Dudești-Cioplea brevetele A, B planor instructor Gh. Brănescu. 1942 Alexandria brevet Gr. II pilot avioane turism. 1943-1944 Buzău școala militară de pilotaj. 1944 zbor de noapte bimotoare la Popești Leordeni. 1950-1960 pilot remorcher planoare și instructor motor Alexandria și Ghimbav. 1960-1970 pilot Aviația Sanitară. 1970-1985 I.C.A. Brașov pilot încercare avioane și elicoptere. A fost unul dintre cei mai apreciați piloți remorcheri și prieten al planoriștilor. În cei 42 de ani de zbor a acumulat peste 20000 de ore de zbor, Titi Cristescu fire veselă cu simț al umorului, apreciat de colegi.

Cristofor-Goșman Luminița n. 1.06.1949 Câmpina, fiica lui Constantin Goșman.

1971 Sânpetru, formare pilot sportiv. 1974 Sânpetru C-ul de Argint. 1976 record înălțime planor biloc cu Elena Coțovanu.

Cristofor Emil n. 2.09.1949 Brașov, inginer automatizări, soțul Luminiței.

1974 Sânpetru formare pilot sportiv cu instructorii Ion Porumbu și Ionel Munteanu. 1975-1983 pilot de performanță. 1975 Sânpetru curs remorcaj avion, zbor fără vizibilitate. 1977 Sânpetru C-ul de Argint. 1981 Iași campion național clasa club.

Cristian Mircea n. 1922, decedat în 1982 București, inginer.

1941 formare A, B, C Giulești cu instructorii Jenică Iliescu și Gh. Popa. 1942 Roșiorii de Vede școala C.F.R. pilot avion gr. II turism. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I instruit de Mihăilă Marcu și Mircea Cârstoiu. 1944 Petrești școala militară de planoare transport DFS-230 instruit de Catană Nicolae și Eugen Costin. 1944 Vărădia-Caraș instructor planor. 1945 Frontul de Vest pilot planoare transport. 1955-1975 șeful reprezentanței comerciale române la Moscova.

Csapo Zoltan n. 10.08.1945 Satu Mare, tehnolog construcții mașini.

1958 Baia Mare formare A, B, C cu Vasiliu Bochiș. 1959-1960 Tg. Mureș antrenament. 1962 Baia Mare calificare remorcaj avion cls. I și 1974 C-ul de Argint. 1975 București și Sânpetru școala de instructori cu Gh. Georgescu și Romeo Vlădescu. 1976-1983 instructor la Deva, face și calificarea de pilot motoplanor în 1978. între 1984-1997 instructor la Satu Mare în, în 1994 obține și calificarea de pilot remorcher. A adunat peste 3000 ore planor, 300 motoplanor și 200 avion.



Csomoș Attila n. august 1923 Albiș jud. Bistrița, 1988 Johannesburg – Africa de Sud.

1940 Budapesta formare A, B, C, iar în 1941 școala de instructori. 1942 Budapesta calificare la remorcaj de avion. 1944 Wasserkuppe – Germania, specializare, obține C-ul Argint și în 1957

C-ul Aur în Africa de Sud. 1941-1943 Tg. Mureș instructor și din nou 1945-1946. 1947 instructor la Clinceni. 1948 Tg. Mureș șef pilotaj. 1949 Mocrea comandant și 1950 Dezmir șef de pilotaj de unde este îndepărtat abuziv. În 1953 se mută în Ungaria și devine instructor și tehnician la fabrica de avioane de la Alag lângă Budapesta. 1956 după revoluția maghiară anticomunistă, pleacă în Austria și apoi emigrează în Republica Africa de Sud, unde se angajează ca mecanic de avion. Aici se califică pilot de bimotoare și își cumpără un avion, după care se asociază cu un grec, achiziționează cinci avioane și deschide o societate de taxi aerian, până în 1982 când este oprit medical de la zbor. În Africa de Sud zboară în paralel cu planorul, vechea pasiune. A fost un talentat instructor și pilot de performanță, coleg deosebit, s-a bucurat de mare simpatie.

Cucu Gheorghe n. 28.10.1928 jud. Prahova, decedat la 24.12.1994 București, școala de ofițeri de aviație, promoție 1950.

A făcut planorismul la Câmpina în 1947 formare A, B, C cu instructorii Aurel Bucur și Gogu Petrovici. 1948 Strejnic brevet pilot avion gr. II. 1948-1950 școala de ofițeri aviație. 1960 general maior, a fost pilot de vânătoare pe reactoare. Din 1952 până în 1982 în Marele Stat Major al aviației atașat militar în U.S.A. cinci ani. 1982-1986 șef de stat major la Institutul de Cercetări al Armatei. Pensionat în 1986 a acumulat ca pilot de vânătoare pe reactoare 1250 ore de zbor.



Cucu Gheorghe n. 26.08.1923 Ciupelnița jud. Prahova, decedat la 31.03.1981 Brașov, liceul industrial.

1942 ARPA Câmpina formare A, B, C cu instructorul Aurel Bucur. 1943-1944 Clinceni școala de instructor și remoraj avion cls. I. A fost instructor la și din nou 1946-1948. din 1949-1950 comandant Mocrea. 1951 inspector în centrală. 1952-1954 Dezmir șef de pilotaj și apoi 1954-1958 comandant la Sânpetru pensionat medical. A fost un pilot de performanță talentat și tenace, în 1949 obține C-ul de Argint la Mocrea și în 1952 la Cluj realizează primul C de Aur din țară, într-un memorabil zbor Cluj-Buzău. A participat la campionatele naționale din 1950 și 1951 cu rezultate excelente. Deținător a patru valoroase recorduri naționale realizate între 1949-1952. A fost un fecund publicist de lucrări de specialitate, editează în 1958 „Zborul fără motor” și în 1972 „Istoria zborului fără motor din România”, iar în 1973 și 1981 două volume intitulate „Teoria și tehnica pilotării planoarelor”, lucrare care a stat la baza cursurilor de predare teoretice în planorism și la liceele cu profil aviativ. Serios și cu o putere de muncă remarcabilă, modest și disciplinat, și-a dedicat toată viața până în ultima clipă planorismului românesc. A fost inițiatorul moral al întâlnirilor anuale ale slujitorilor vechi ai planorismului, la care din păcate nu a mai putut participa. Își doarme somnul de veci în cimitirul din Sânpetru unde a dorit să fie înhumat. A totalizat 1460 de ore de zbor numai cu planorul. Dodo a fost pildă de dăruire și devotament pentru planorismul românesc pe care l-a onorat prin prestațiile sale.

Cucu Ion n. 9.01.1970 București, inginer mecanic, promoție 1996.

1987-1988 Clinceni formare pilot sportiv planor cu instructorii Gh. Bărbuceanu și Constantin Voicu. 1990 Clinceni C-ul de Argint și parașutist militar. 1996 C-ul de Aur și un diamant. Între 1994 și 1997 a participat cu bune rezultate la patru campionate naționale, la patru competiții intercluburi și câte o participare la faza de selecție pentru campionatul de acrobație și un concurs de zbor la înălțime. Din 1996 este angajat ca instructor la Clinceni. 1999 instructor la Brașov. 1996 Maestru al sportului.

Culeniuc Nicolae n. 23.05.1921 Stâncești jud. Botoșani, decedat în 1982 Craiova.

1941 Arad formare A și B cu instructorul Tibi Ardeleanu. 1942 Sânpetru brevet C cu instructorii Gh. Petrovici și Nicolae Blebea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remoraj avion cls. I instruit de Marcu Mihăilăuță și Mircea Cârstoiu. 1944 Vărădia instructor. 1947 Dezmir instructor. 1948-1949 Petroșani, comandant. 1950-1951 Reșița șef de pilotaj și comandant până în 1954. din 1955-1958 Tg. Jiu comandant. 1959-1965 Balta Verde-Craiova șef de pilotaj, pensionat.

Curtu Petre n. 1921 Arad, decedat în 1990 Arad.

1940 Sânpetru formare A, B, C instruit de Nicolae Blebea și Puiu Cotescu și școala de instructori cu Eugen Cernescu și Witold Kasprzyk. Nu a practicat. A fost captivat de aeromodelism pe care l-a slujit cu pasiune, fiind un bun constructor și organizator, participând la competiții interne și externe, ca arbitru cu multă exigență și competență. A fost și arbitru la campionatul național de planorism din 1956 la Dudești Cioplea și 1960 de la Strejnic.

D

Dacian Dumitru n. 1914 București, decedat în 1987 București.

1933 școala „Mircea Cantacuzino” brevet gr. II pilot avion turism. 1934 Polonia-Beszmiachova brevetele elementare planorism. 1939 școala de bimotoare și zbor instrumental la societății LARES. 1940-1950 pilot de linie LARES și TARS.

Damian Virgil n. 1912, inginer la societatea minieră auriferă Mica Brad.

1937 Ploiești brevet gr. II avioane turism. 1938 Câmpina brevetele elementare planorism. 1939 Brad sprijină și participă direct la înjghebarea și dezvoltarea școlii de pantă de la Birtin, pe care o conduce efectiv până în 1944.

Danielopolu Alexandru n. 17.05.1916 București, doctor în drept internațional (fiul medicului doctor savant Daniel Danielopolu, membru al Academiei Române, din Paris, Madrid și Buenos Aires), jurist specialist în jurisdicția aeronautică, între 1948-1954 lucrează la Direcția Generală a Aviației Civile. A elaborat Codul Aerian al României, legea personalului navigant, regulamentele pentru organizarea și funcționare zborului cu și fără motor, precum și a parașutismului.

În 1975 se stabilește la Paris, în exil, unde militează

pentru lupta anticomunistă, prin conferințe și articole. Atașat continuu de aviație, este vicepreședinte al comisiei de istorie a Aeroclubului Franței, membru al Academiei Româno-Americană de arte și științe al Universității din California și membru al Uniunii Mondiale a Intelectualilor. Mare prieten al planoriștilor, față de care a afișat totdeauna o mare admirație.

Darie Mihai n. 28.10.1919 Iași, decedat 1992 București.

1948 Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism. 1949-1958 aviația sportivă instructor și pilot remorcher. 1960-1970 Ministerul Transporturilor inspector cadre. 1970-1975 C.I.P.A. inspector navigație. 1975-1980 Departamentul Aviației Civile inspector navigație – pensionat. A fost un remorcher de bază al planoriștilor.

Darie Petre n. 4.09.1920 Râmnicu Vâlcea, profesor de educație fizică.

1942-1943 Giulești formare A, B, C și școala de instructori cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943-1944 Petroșani instructor de zbor. 1945-1986 profesor la liceul Lahovari din Râmnicu Vâlcea. Din 1990 coordonator LADO (Liga Apărării Drepturilor Omului).



Datculescu Petre n. 29.04.1938 Renașterea jud. Ilfov, bacalaureat liceul teoretic.

1955 Dudești formare A, B, C cu instructorii Ion Dragon, Wily Tardem și Gogu Petrovici. 1956 Dudești C de argint, calificare remorcaj avion cls. I și II, zbor fără vizibilitate, acrobație. 1958 Clinceni brevet gr. II pilot avioane turism instruit de Ștefan Calotă, Traian Rotaru și Constantin Onciu. 1966 Clinceni școala de instructori planor cu instructorii Gh. Georgescu și Ion Șoflete. 1966-1970 Clinceni pilot remorcher. 1968-1971 Clinceni instructor planor. 1970 Otopeni școala de zbor instrumental avion. 1971-1975 Aviația Utilitară pilot comandant AN-2. 1975-1990 TAROM navigator IL-18 pensionat. La planorism a obținut în 1957 C-ul de Argint, iar din 1958-1964 a participat la trei campionate. 1964 și 1965 obține două recorduri la planoare biloc, înălțime 4730 m și viteză pe triunghi de 200 km. Devotat planorismului participă din 1983 în fiecare an la întâlnirile foștilor planoriști. Planor 1500 ore, avion 4000, navigator 10000 de ore.

Dauvin Bertrand n. 30.09.1933 Paris, decedat la 26.12.1954, Centrul de Zbor Romain.

1951-1952 brevet B și C și C-ul de Argint. 1953 proprietar al unui planor biloc Kranich III. 1954 între 6 și 8 aprilie, împreună cu Henri Custon, realizează recordul mondial de durată de 57 de ore și 10 minute (rămas record definitiv). La 24 decembrie 1954 decolează singur la bord, tot cu planorul său, în tentativa de a doborî recordul lui Charles Atger și după 44 de ore, din care 30 de noapte, extenuat pierde controlul planorului și se zdrobește de vârfurile pantei de la Romain din sud-estul Franței în Alpii Maritimi. În urma acestui tragic accident F.A.I. interzice recordurile de durată cu planorul.

David Aurel n. 5.07.1936 Buzău, facultatea de filologie, publicist.

1951 Timișoara, parașutist gr. II aeronavă și pilot planor A, B, C instruit de Costică Ignat (la 15 ani). 1953 Sânpetru școala de instructori, remorcaj avion și acrobație cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1954 Petroșani instructor, 1955 Galați instructor, 1956-1957 instructor Tg. Jiu. 1958-1960 instructor la Deva. În 1958 la Buzău obține brevetul de pilot avion gr. II. După plecarea din aviație se dedică publicisticii ca ziarist și scriitor cu subiecte aviatice.

David Francisc n. 13.01.1936 Sibiu, școala profesională.

1950 Șura Mică formare A, B, C instruit de Petre Crăciuneanu și Alex Jozsa. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori și remorcaj avion cu instructorii ing. Mircea Cârstoiu și Ion Groza. 1953-1954 Bistrița-Iad instructor. 1955 Săliște Sibiu instructor. 1956 Deva instructor obține C-ul de Argint. 1957-1958 Tg. Mureș șef de pilotaj. 1959-1960 comandant Deva. A participat la campionatele naționale de planorism din 1958 și 1961. În 1975 a emigrat în R.F. Germană.

Deliu Gheorghe n. 9.04.1939 Brașov, profesor doctor inginer – catedra de mecanică – Politehnica Brașov.



1957 Sânpetru formare A, B, C cu instructorii Iuliu Gionea și Paul Manu. 1958 Ghimbav brevet pilot avion gr. II și la Sânpetru calificare remorcaj avion cls. I. 1965-1972 instructor voluntar la Sânpetru. 1962 la Sânpetru obține C-ul de Argint, iar în 1965 C-ul de Aur cu un Diamant. 1966 i se atribuie titlul de

Maestru al sportului pentru planorism. A participat cu succes la patru concursuri între 1963-1967 ocupând locul I în 1963 la concursul de selecție. Pilot talentat, sobru și modest, are peste 400 de ore de zbor cu planorul. Între 1980-1982 conduce un club de deltaplanism al Universității din Brașov.

Demeter Zoltan n. 29.10.1927 Luduș, decedat octombrie 1993 Tg. Mureș, liceul teoretic.



Calificări: 1942-1943 Tg. Mureș formare A și B instruit de Attila Csomos. 1944 Tg. Mureș brevet C instruit de Wily Branitsch. 1948-1949 Sânpetru școala de instructorul cu Eugen Cernescu. 1949 Timișoara calificare remorcaj avion și instructor planor. 1950 Giulești brevet avion gr. II, 1968 pilot remorcher.

Activitate: 1950-1951 Tg. Mureș instructor. 1952-1954 Iad-Bistrița instructor. 1954 Tg. Mureș șef de pilotaj. 1955-1956 Suceava-Scheia instructor. 1956-1957 Câmpina șef de pilotaj. 1958 instructor șef la Sânpetru. 1959 Câmpina șef de pilotaj. 1960-1962 Strejnic-Ploiești instructor. 1963-1969 Tg. Mureș șef de pilotaj. 1970-1980 Tg. Mureș comandant. Din 1963 brevet pilot profesionist, pilot remorcher. Pensionat în 1980. În 1950 obține C-ul de Argint și participă la primul campionat național de după război ca junior. În 1977 i se acordă diploma

F.A.I. „Paul Tissandier” pentru întreaga sa activitate în aviația sportivă. A format personal peste 600 de piloți sportivi la automotor și remorcaj avion. Bun zburător și coleg, calm și sobru a fost apreciat și îndrăgit de toți cei care l-au cunoscut.

Demian Radu Cosmin n. 22.04.1969 Oradea, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1991.

1987 Oradea formare pilot sportiv planor cu instructorii Viorel Popa și Gh. Manicea. 1988-1991 Buzău copilot AN-2. 1992 București școala de instructori planor cu instructorul Dumitru Popovici și insigne C de Argint la Oradea. Din 1993 până în 1995 instructor planor la Oradea. 1992-2000 participă la cinci competiții din care 4 campionate naționale (la trofeul B-2” de la Oradea, în 1993 ocupă locul II). Practică zborul cu parapanta. Ore planor 630.

Diaconescu Anghel n. 23.10.1938.

1956 Săliște-Sibiu formare A, B, C cu instructorii Nicolae Conțu și Nicolae Lagara. 1980 Scheia-Suceava C-ul de Argint. 1984 București școala de arbitrii pentru planorism. Arbitru activ între 1985-1999 la concursuri de casă, naționale și internaționale. Este comandant adjunct al aeroportului TAROM Salcea-Suceava.

Dima Vasile n. 5.08.1954 Întorsătura Buzăului jud. Brașov.

Școala ofițeri aviație Buzău, promoție 1981. 1981-1986 Ghimbav perfecționare instructor și pilot remorcher. 1987-1998 Sânpetru pilot remorcher. 1989 obține calificarea de planorist și insigne C de Argint. Ore planor 400. avion 1800.

Dimovici Miron Nicolae Dragu n. 29.11.1929 Craiova, bacalaureat liceu teoretic.

1951 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Ghiță Jiga și, în continuare până în 1952, școala de instructori, remorcaj la avion și curs acrobație instruit de Mircea Cârstoiu, Ion Groza. Tot între 1951 și 1952 parașutist aeronavă gr. II la Ghimbav. 1952-1953 Mocrea instructor. 1954 Dudești instructor. 1955 instructor Galați. 1957-1958 instructor Iași. 1959-1960 instructor Scheia-Suceava. 1961-1962 instructor Geamăna. 1963-1964 instructor Craiova. 1964-1977 TAROM – navigator radar, la sol. 1977-1980 instructor inspector în Centrala Aviației Sportive București (între 1985-1988 comandantul detașamentului de deltaplanism). Ore de zbor planor 500. În 1979 și 1983 este navigator în raliurile Dunării și Europei în echipaj cu ing. Nicolae Conțu cu care ocazii reprezentanții noștri ocupă locuri fruntașe.

Dinicuțu Cornel n. 1921 Transilvania, decedat în 1992 București, profesor de educație fizică.

1942-1943 Giulești formare A, B, C și școala de instructori instruit de Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. A profesat ca instructor de zbor la Sânpetru în 1943 și 1944 apoi din 1945 profesor de educație fizică la licee din București.

Donciu Victor n. 11.11.1932 Iași.

1949 Iași brevetele elementare A, B, C cu instructorii

Ion Vechiu și Gh. Gâlcă. 1950 Strejnic brevet pilot gr. II avioane turism cu instructorul Petre Istrate. 1951-1953 Sânpetru și Iași școala de instructori și remorcaj de avion instruit de Bogdan Cornel, Corneșanu Th. Și Mircea Cârstoiu. 1953-1954 Iași instructor. 1954 Focșani școala militară de ofițeri aviație. După 1990 publică beletristică aviatcă cu subiecte din al doilea război mondial.

Dragon Ioan n. 9.04.1932 Oltenița, tehnician.



1949 Sânpetru brevetele A, B, C instruit de Ion Groza. 1950 Ghimbav brevet pilot avion gr. II turism. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori, remorcaj avion, zbor instrumental și acrobație instruit de Mircea Cârstoiu și Gh. Jiga. 1952-1954 Tg. Jiu instructor. 1954-1960 Dudești-Cioșlea și Clinceni instructor. 1960-1962 comandat Geamăna. 1969-1970 Dezmir instructor și din 1974 până în 1984, până la pensionare, comandant. Din 1970-1984 pilot remorcher planeare.

A obținut C-ul de Argint în 1956 la Dudești-Cioșlea și a participat între 1958-1960 la trei campionate naționale clasându-se pe locuri onorabile. Este copilot la două recorduri naționale: la înălțime, biloc, 5400 m și viteză 200 km dus întors, în 1955. Participă la peste 20 de mitinguri la zbor în formație și carusel. Pentru activitatea sa în aviația sportivă în 1984 primește diploma F.A.I. „Paul Tissandier”. Ore planor 3500, avion 1500.

Drăgescu Mariana n. 7.09.1912 Craiova, bacalaureat – liceu teoretic.

1935 la Băneasa școala Mircea Cantacuzino, obține brevetul de pilot gr. II avioane turism cu instructorul lt. av. Constantin Abeles. 1937-1940 curs zbor instrumental și instructor de zbor cu motor. 1939 participă la cupa Aurel Vlaicu. În 1940 aduce din Germania de la Stutgard la București două avioane Klemm-35 cu Nadia Russo (cu această ocazie vizitează fabrica de planeare de la Kirchen a lui Wolf Hirth pe care îl cunoaște personal și care îi oferă o machetă de planor). Din 1940 face parte din escadrila sanitară de la înființare până în 1947 la desființare, efectuând pe fronturile de Est și Vest eroice misiuni de salvare și transport al răniților din prima linie a frontului, pentru care este decorată cu Virtutea Aeronautică clasa Crucea de Aur cu spade, ordinul „Regina Maria” și Vulturul German. În 1945 la Clinceni zboară cu planorul în remorcaj la avion, iar în 1949 la Giulești cu planeare de faza I în remorcaj la motor. Mare prietenă a planoriștilor poartă în permanență un medalion de Aur cu un planor. 1950-1953 este instructor la Ghimbav. Total ore de zbor cu avionul 2430. În 1981 a fost cooptată în Federația Internațională a femeilor pilot și de atunci până în 1997 la vârsta de 85 de ani ia parte la toate reuniunile acestei organizații și colindă anual prin Europa. Sporturile practicate în tinerețe, înot, canotaj, călărie, patinaj, o menține într-o formă fizică deosebită, la cei aproape 90 de ani. O zburătoare și o Doamnă deosebită.

Drăgușin Gheorghe n. 1.05.1919 Crâmpoia jud. Dolj, decedat la 5.09.1991 București, școala de ofițeri aviație,

promoția 1939.

Face pasiune pentru planorism și în 1947 la Dezmir obține brevetul C instruit de Th. Corneșanu și Nicolae Căndea și execută cu un planor de faza I un zbor plutit de 2 ore și jumătate. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori și remorcaj avion instruit de Eugen Cernescu. În 1957 la Dudești C-ul de Argint. Nu a profesat ca instructor. 400 ore de zbor planor.

Dubaș Ștefan n. 21.10.1929 Pâncota jud. Arad, școala profesională – tehnician.



1949 Mocrea formare A, B, C și remorcaj avion cls. I cu instructorii Viorel Ciuhandu și Mircea Finescu, apoi Alexandria brevet pilot gr. II avion instruit de D. Domnișan și Ion Crăciunescu. 1950 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Mihai Adăscăliței și Ion Groza și în 1953 curs zbor instrumental și acrobație planor instruit de Mircea Finescu. 1959 Timișoara parașutist gr. II aeronavă. A lucrat ca instructor în 1950 la Mocrea, în 1951-1955 Timișoara și în 1956 Sânpetru. 1957-1959 din nou la Timișoara șef de pilotaj și din 1960-1962 comandant până la desființarea școlii. Ca pilot de performanță a obținut în 1955 C-ul de Argint și a participat între 1956-1957 la trei competiții pe locuri fruntașe. A format peste 300 de piloți planoriști. Are 756 ore de zbor planor.

Dud Nicolae n. 10.09.1921 Lăncăuș de Sus jud. Hunedoara, decedat în 1987 Deva, tâmplar de aviație deosebit.

Pilot planorist A, B și C din 1941 la Birtin, instruit de Bogdan Cornel și Petre Todoreanu, și-a desfășurat măiestria profesională la Brad-Birtin 1939-1945, Mocrea 1949-1954, la Reșița 1954-1956 și la Săliște între 1956-1960. În ultima perioadă 1960-1965 a fost responsabil tehnic la Deva.

Duma Cristian n. 16.04.1965 Tg. Mureș, școala de ofițeri aviație, Buzău promoție 1986.

1980 Tg. Mureș brevet pilot sportiv planor instruit de Eugen Cirezaru. 1987-1990 pilot AN-2 la aviația utilitară. 1990 Tg. Mureș C-ul de Argint. Din 1991 pilot comandant Wilga, remorcher la Tg. Mureș. Planor 500 ore la avion 1650 până în 1999.

Duma Ion n. 12.02.1954 Sălișca jud. Cluj, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1975.



Din 1976 în aviația sportivă instructor avion și pilot remorcher la Dezmir. 1981 confirmat instructor planor. 1991 C-ul de Argint. Participă între 1988-1992 la trei campionate de acrobație cu planorul, de două ori devenind campion național.

Dumitrescu Codruț n. 22.12.1974 Călinești jud. Argeș. Liceul industrial construcții mașini. 1992 – Geamăna pregătire zbor cu motor. 1993-1994

tot la Geamăna formare pilot sportiv planor instructori Florian Covic, Const. Petrescu, Ilie Aurelian și Vasile Ionel. 1997 obține insigne de performanță C de Argint instructor Florian Covic. Între 1994 și 1997 participă la concursurile de precizia aterizării (punct fix). 1998 la Craiova cupa „Ion Romanescu”, loc III din 15 participanți, apoi la campionatul național de la Iași, în afara concursului.

Dumitrescu Horia n. 1.12.1893 Buzău.

Rectorul Academiei de Educație Fizică, 1942-1946 profesor doctor docent, sedus de ideea ca studenții A.N.E.F. să devină și instructori de planorism, sprijină cu entuziasm realizarea acestui țel și din 1941, viitori absolvenți urmează și cursuri teoretice de planorism, iar în 1942-1943 cursurile practice de zbor la Giulești. Astfel s-a ajuns la seria de instructori formați din viitorii profesori de sport, care în 1943 și 1944 au adus un suflu nou în planorism.

Dumitrescu Victor n. 13.12.1947 Turnu Măgurele, tehnician-electrician.



1967 Ghimbav formare A, B, C cu instructorul Titi Enăchescu. 1968 remorcaj avion și zbor fără vizibilitate. 1970 Ghimbav brevet pilot sportiv avion. 1973 Sânpetru școala de instructori planor. 1976 Sânpetru pilot remorcher Wilga. 1978 curs antrenor și arbitru. 1981 pilot instructor motoplanor și avion remorcher. 1984 pilot recepție și control Wilga. Din 1974-1999 instructor planor la Sânpetru. 1968 C-ul de Argint. 1977 C-ul de Aur și un Diamant. 1978 Maestru al sportului. Deosebit instructor și pilot remorcher. Talentat pilot planorist de performanță și acrobație cu planorul. Ore de zbor planor 3200, motoplanor 220, avion 3700.

Dunaigi Gheorghe n. 29.06.1914 Comrat jud. Tighina Basarabia.

1935 Tecuci pilot militar observație. 1943-1944 pilot remorcher planoare transport. 1948 Târgușor, școala de bimotoare. 1949-1958 instructor avion la Alexandria, Popești Leordeni, Clinceni și pilot remorcher de nădejde. În 1945, lăsat de motor deasupra Bucureștiului, aterizează forțat în Grădina Botanică cu un avion IAR-39.

Dunca Viorica n. 5. 09. 1923 Satu Mare, decedată în 1995 la Arad.



Bacalaureat liceul teoretic. 1941-1942 la Arad și Mocrea obține brevetele de planorism A, B, C, instruită de Gh. Jiga și Tiberiu Ardeleanu. 1943 la Ghimbav brevetul gradul II pilot avioane turism, instructor Gh. Lică Ionescu-glissadă. 1944 (14-20 septembrie) se alătură voluntar apărătorilor școlii de subofițeri infanterie de la Radna, la luptele de la Păuliș sub comanda colonelului Alexandru Petrescu, denumit „eroul de la Păuliș” (ulterior general), după care la cererea sa insistentă este primită în Divizia Tudor Vladimirescu „Debrețin” cu gradul de sublocotenent de artilerie cu care luptă până la sfârșitul

războiului. Pentru faptele de vitejie este decorată cu Coroana României cu spade în grad de Cavaler cu panglică de Virtutea Militară. Viorica, pildă de patriotism și sacrificiu, o demnă urmașă a Ecaterinei Teodoroiu, eroina de la Jiu din primul război mondial. În lunile august și septembrie 1945 se pregătește pentru „Mitingul Păcii” la Clinceni zburând în formație strânsă cu avion Fleet, împreună cu prietena sa Sandală Ariceștianu și Eliza Vâlcu. Polisportivă, camaradă deosebită și originală a iubit planorismul până în ultima clipă a vieții.

Durău Florian n. 24.03.1929 Căciulați jud. Dolj, școala profesională tehnică.

1950 Petroșani, formare A, B, C cu instructorii Francisc Wolf și Gh. Botez. 1951 Sânpetru școala de instructori, remoraj avion și acrobație cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1952 Ghimbav parașutist gr. II aeronavă. 1957 Bacău pilot gr. II avioane turism. 1966 Băneasa brevet pilot profesionist, aviația utilitară. A lucrat ca instructor planorist în 1951-1952 la Sânpetru, 1953-1954 Mocrea, 1954-1955 Petroșani, 1955-1956 Constanța, 1956-1957 Bacău, 1957-1958 Săliște, 1958-1960 Craiova și șef sector la Strejnic 1960-1966. din 1966-1971 se transferă la aviația utilitară pilot pe AN-2. a format aproape 300 piloți planor A, B, C.

E

Eftene Alexandru n. 14.07.1939 Brașov, inginer constructor, școala de ofițeri aviație, promoție 1967. Pilot avioane de vânătoare cu reacție (1100 ore) și parașutist militar (26 salturi). Din 1990 face pasiune pentru planorism și obține brevetul de pilot sportiv la Iași instruit de Claudiu Pânzaru. În 1994 C-ul de Argint, lucrează ca instructor voluntar la Iași. Entuziast și bun organizator este membru fondator în 1993 al Fundației „George Valentin Bibescu”. În 1995 adună la Iași asociațiile și fundațiile particulare de aviație din țară într-o organizație unitară ONAFAR care prezintă un memoriu Guvernului și Parlamentului, atrăgând atenția asupra crizei din Aviația Sportivă. Ore de zbor cu planorul 800, la avion 4270.

Enăchescu Florin n. 26.05.1970 Brașov, profesor educație fizică.

1986-1987 Sânpetru brevet pilot sportiv instruit de Dumitru Munteanu. 1990 Sânpetru C-ul de Argint. 1992 Ghimbav pilot sportiv avion și curs acrobație. 1993-1994 Sânpetru școala de instructori planor. Din 1995 instructor la Sânpetru. 1997 proba de Diamant înălțime în undă lungă. Demisionat în 1999.

Enăchescu Titi n. 12.08.1927 Bobocu – jud. Buzău.



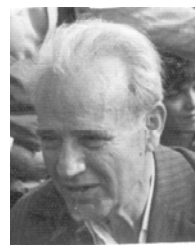
Calificări: 1949 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Gh. Brănescu. 1949-1950 Sânpetru școala de instructori instruit de Mircea Cârstoiu. 1951 Ghimbav parașutist aeronavă gr. II și Geamăna pilot gr. II avioane turism. 1968 C.I.P.A.-București, examen instructor avion. 1984 Ghimbav pilot elicopter.

Activitate: 1951-1954 instructor planor Sânpetru. 1959-1960 instructor șef

Suceava și Bacău. 1961-1972 Sânpetru. 1972-1974 instructor avion la Focșani și Ghimbav, 1975-1977 comandant Sânpetru, după care se transferă la fabrica I.C.A. Ghimbav ca pilot de recepție pentru planoare, motoplanoare și avioane, de unde se pensionează în 1987. A format multe serii de instructori planoriști.

Realizări sportive: 1952 Sânpetru C-ul de Argint. 1963 Sânpetru C-ul de Aur și un Diamant. 1965 Maestru al sportului. 1968 al doilea Diamant și două recorduri de înălțime, 6630 m câștig de înălțime și 8630 m înălțime absolută atinsă. 1976 antrenor al lotului național de planorism și campion național la zborul cu motor la Strejnic. Talentat pilot la acrobația cu planorul, a participat la multe mitinguri. A acumulat 4500 ore planor (cu 67 de tipuri), 750 ore motoplanor, 5500 ore cu avionul (38 de tipuri) și 70 de ore elicopter. (Tatăl lui Florin Enăchescu).

Enciulescu Bănică n. 5.11.1912 București, decedat la 28.05.1993 București.



1936 Otopeni pilot gr. II avioane turism cu instructorul cpt. av. Constantin Perju și reținut în școală ca instructor, până în 1938. Din 1938 până în 1950 este șef de pilotaj la Giulești, Popești Leordeni, Roșiorii de Vede și Clinceni. În 1939 școala militară de perfecționare Buzău, secția vânătoare. În același an participă la Cupa Aurel Vlaicu unde se clasează pe locul II după Băzu Cantacuzino. Pilot acrobat de excepție participă la toate mitingurile între 1938-1955 ca solist, stârnind admirația spectatorilor. În 1962 participă la Budapesta, la un campionat de acrobație. Din 1959 este Maestru al sportului, iar în 1961 primește diploma „Paul Tissandier” pentru contribuția sa la dezvoltarea aviației sportive (în 1958 obține două recorduri naționale de viteză în circuit de 500 și 1000 km). 1976-1978 este antrenor federal al lotului național de acrobație cu avionul. A totalizat aproape 5000 de ore de zbor. Ca director al învățământului aviatic (1950-1965) a sprijinit mult planorismul, fiind și directorul campionatelor naționale de planorism de la Strejnic în 1960 și 1961. fiul său Șerban a devenit pilot sportiv de avion în 1976, fiind instructor în aviația sportivă între 1978-1980. În 1981 trece la zborul de transport public unde devine pilot comandant la BAC-111.

Ene Constantin n. 5.01.1948 Brașov, inginer mecanic.



1970 Sânpetru formare pilot sportiv planor instruit de Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1973 Clinceni C-ul de Argint. 1975 Sânpetru școala de instructori, acrobație și zbor instrumental cu instructorii Gh. Georgescu și Romeo Vlădescu. 1976-1980 instructor la Sânpetru și Clinceni. 1980-2000 Uzinele de aviație I.C.A. și IAR Ghimbav, inginer pilot de încercare planoare, motoplanoare, avioane și elicoptere. A participat între 1975-1978 la trei campionate naționale de planorism. Ore de zbor planor 4000, motoplanor 1000, avion și elicopter 500.

Evghenovici Nicolae n. 1903, decedat la 11.07.1940 Băneasa-București.

1923 Tecuci pilot aviația militară și instructor de zbor la Tecuci și Buzău între 1924-1936, decorat cu Virtutea Aeronautică. În 1933 la un miting la Sibiu execută primul remoraj din țară cu un planor pilotat de ing. Egon Pastior. Din 1936 trece la zborul de transport public și devine un pilot de linie foarte apreciat. Decedează într-un accident la Băneasa cu un bimotor ușor Monospar, având la bord patru avioane din escadrila sanitară.

F

Faur Remus n. 15.12.1931 Sibiu, decedat în iulie 1988 Siria jud. Arad.

1950 Șura Mică Sibiu formare A, B, C cu Petre Crăciuneanu și Alex. Jozsa. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori, remoraj avion și acrobație cu Mihai Adăscăliței, Mircea Cârstoiu și Ion Groza. A lucrat ca instructor din 1954-1957 la Mocrea. La concursul național de la Iași din 1957 trece granița în Basarabia și aterizează la Bălți. Decedează într-un accident auto.

Fazokaș Iuliu n. 12.03.1951 Odoreu—jud. Maramureș.



1974 Baia Mare formare pilot sportiv cu Vasile Balasz, Nicu Șerban și Vasiliu Bochiș, obține C-ul de Argint la Dezmir-Cluj. În 1977 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1982 Deva pilot remorcher, 1986 Tg. Mureș pilot motoplanor. 1991 Deva, pilot recepție planoare. 1978-1983 instructor la Dezmir-

Cluj și din 1983 până în 1999 Satu Mare. Din 1989 este comandant de aeroclub. Ore de zbor planor 2500, motoplanor 150, avion 350.

Făgădaru Nicolae n. 11.11.1927 Cluj, decedat la 9.10.1992 București, școala de ofițeri aviație, promoția 1950. a făcut formare ca planorist în 1944 la Mocrea A și B instruit de Gh. Jiga și în 1946-1947 la Dezmir brevet C cu instructorii Bela Bartha și Gh. Hye,



după care intră în aviația militară și se numără printre primii piloți de vânătoare pe avioane cu reacție. A zburat celebrele avioane de vânătoare IAR-80 și Messerschmidt-109-G cu elice și reactoarele MIG-15, 17 și 21. Între 1965-1969 este comandant de regiment vânătoare și în 1969-1972 comandant adjunct la școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău. Din 1973 până în 1975 este comandantul Aeroclubului Central și secretar general al Federației Aeronautice Române, reprezentând țara noastră la congresul internațional F.A.I. care a avut loc în 1974 în Australia. A revigorat activitatea aviației sportive și a fost mereu un pasionat planorist. În 1966 obține la Clinceni insigna C de Argint și în 1976 la Iași insigna C-ul de Aur și un Diamant. În 1977 primește titlul de Maestru al sportului pentru planorism. După plecarea de la conducerea aviației sportive, între 1975-1978 este navigator la TAROM pe avioane IL-18. A totalizat aproape 400 de ore cu planorul (17 tipuri), 1800

ore pe avioane cu piston (15 tipuri) și 1600 pe reactoare (8 tipuri). A fost un exemplu de zburător, pasionat și multilateral, de modestie și caracter.

Făgăraș Mihai n. 1921 Vișoara jud. Constanța.

1941 brevet pilot gr. II avioane turism. 1943 Focșani școala militară de planoare de transport instruit de lt. av. Ernst Fluke și Fritz Adomit – Germania. 1944 Petrești instructor la școala de planoare de transport. 1945 Frontul de Vest cu planoare de transport DFS-230. Admirabil pilot și coleg.

Ferderber Boris n. 3.05.1916 Bolgrad – Basarabia, decedat în 1996 București.

1934-1936 școala de ofițeri aviație Cotroceni. 1937 Brașov, flotila 1 bombardament. 1938 Someșeni-Cluj, flotila de Gardă. 1939 Buzău instructor de zbor fără vizibilitate și școala de piloți de linie la Băneasa. 1940 pilot la Escadrila de bombardament „Bristol Blenheim”. 1941-1942 Frontul de Est pilot de recunoaștere îndepărtată (bimotoare) și apărarea litoralului, însoțire convoaie pe mare. 1943 Buzău școala de vânătoare de noapte cu bimotoare ME-110, participă la apărarea de noapte a Capitalei. 1945 pilot Yunkers-52 la flotila 7 Aerotransport București. 1946-1952 Societatea TARS pilot de linie. 1952-1953 instructor de zbor și navigație, la școala de bimotoare Popești Leordeni. 1953-1959 inspector șef la Departamentul Aviației Civile. 1959-1970 TAROM navigator șef (navigator pe IL-18 care în 1962 a aterizat forțat în Cipru, pe plajă, după ce i s-au oprit cele patru motoare, la 7000 m peste Mediterană). În 1958 la Clinceni zboară în simplă comandă planoare de performanță în remoraj la avion și la U.R.M.V.-Pipera, remorchează cu Fieseler planoarele fabricii pentru zborurile de recepție și omologare. Distins, fermecător, permanent de o politețe deosebită.

Ferencz Laszlo n. 7.11.1975 Oradea.

Inginer electronist. 1991-1992 Oradea formare pilot sportiv, instructor Gh. Manicea. 1993 – Oradea insigna de performanță C de Argint, instructor Virgil Lupaș. 1993-2000 a participat cu rezultate bune la nouă competiții, din care șase campionate naționale în 1998 la Iași la campionatul național ocupă locul III, iar în 1999 la Cluj la campionatul național de acrobație cu planorul locul II. Peste 500 de ore de zbor și 7000 km distanță cu planorul.

Fernic Ionel n. 29.05.1901 Târgoviște, decedat la 22.07.1938 Stupcani jud. Suceava.

Celebru compozitor de romanțe și șlagăre interbelic, bun prieten cu planoristul pionier Valentin Popescu cu care face senzație la mitingurile aeriene ale anului 1936, primul cu planorul și el ca parașutist. 1935 la Băneasa obține brevetul de pilot gr. II pentru avioane de turism, făcând și pasiune pentru parașutism. În 1936 participă la 11 mitinguri aviatice de propagandă, făcând salturi cu parașuta în multe orașe din țară. În 1937 devine posesorul unui avion Zlin XII de 60 CP. 1937-1938 este directorul școlii de pilotaj cu motor de la Cernăuți, cu care ocazie face și câteva zboruri cu planorul, sprijinind efectiv activitatea de planorism. Pentru aportul său din aviație la 6 iunie 1938 primește „Virtutea Aeronautică clasa Crucea de Aur”.

La 22.07.1938 plecând de la Cernăuți la București cu

un avion de pasageri al companiei poloneze LOT, decedează în accidentul produs în codrii de la Negrileasa lângă Stupcani jud. Suceava. Compozitor de mare talent, acest trubadur aviator a lăsat posterității celebrele romane și slagăre „Cruce albă de mesteacăn” (compusă la vârsta de 17 ani), „La umbra nukului bătrân”, „Îți mai aduci aminte doamnă”, „Țiganca”, „Minciuna”, „Frumoasa mea cu ochii verzi” etc. Din cele peste patru sute de cântece compuse de el, majoritatea pe versuri proprii, peste cincizeci cu devenit slagăre naționale și internaționale („Pe boltă când apare luna”, a fost melodia preferată a celebrei cântărețe franceze Lucienne Boyer, decedată și ea într-un accident de avion în 1936, cu ocazia unui turneu în Danemarca).

Trebuie menționat că a făcut conservatorul de artă dramatică, unde la admitere a fost pe primul loc și a jucat la Teatrul Național din București alături de Ion Manolescu și Nicolae Bălățeanu (văr cu ing. George Feric, născut la Galați 1900 și stabilit în U.S.A., care nu și-a putut îndeplini visul de a traversa Atlanticul cu bimotorul construit de el, decedând în 1930 la un miting la Chicago).

Filip Ulariu Dorinela n. 8.03.1960 Bumbești jud. Gorj, inginer mecanică fină.



1977-1978 Sânpetru formare pilot sportiv și C-ul de Argint instruită de Constantin Ene. 1980-1989 participă la zece campionate de selecție naționale și internaționale în țară și peste hotare. Ore planor 700 și aproape 10000 km în zbor de distanță. Este căsătorită cu instructorul Filip Stelian.

Filip Stelian n. 29.12.1954 Bălteni jud. Gorj, școala de ofițeri aviație, promoția 1977.



1970 la Balta Verde Craiova brevetele elementare planor instruit de Vioel Cismaș și Ion Rădoi. 1973 C-ul de Argint. 1974-1977 școala militară Buzău. 1980-1981 pilot remorcher Craiova și școala de instructori planor. 1981-1990 Craiova, instructor planor și pilot remorcher (1982-1990 comandant aeroclub Craiova). 1990-2000 Ghimbav instructor zbor cu motor. În 1984 a

participat la un concurs de selecție la Geamăna și în același an realizează două recorduri pentru planor biloc țel fix dus-întors 344 km și viteză medie de 65,91 km împreună cu Arpad Matta. 1998 participă la raliul Mureș-Tisa-Dunăre cu avion PZL-104 Wilga.

Finescu Aurel n. în 1901, decedat în 1978 Arad, inginer mecanic, tatăl inginerului Mircea Finescu.

1940 Arad formare A și B cu instructorul Gh. Jiga. La proba de brevet B, execută cu planorul de școală faza I SG-38 un looping corect. Probabil premieră mondială. Președintele comisiei de brevetare, Valentin Popescu cere repetarea probei „corect”. A sprijinit mult planorismul arădean.

Finescu Mircea-Gheorghe n. 26.01.1923 Arad, inginer mașini termice.



Calificări: 1939 Arad brevetele elementare A și B la 16 ani cu instructorul Petre Todoreanu. 1940 Sânpetru brevet C și antrenament instruit de Gh. Hye și Nicolae Blebea. 1943-1944 Clinceni remorcaj de avion cls. I și II. 1948 Calan curs pilotaj fără vizibilitate și instructor de dublă comandă la remorcaj avion. 1949 Mocrea brevet pilot gr. II avion turism,

reconfirmat la Giulești în 1950. la Ghimbav 1973 pilot remorcher Wilga.

Activitate: 1947-1948 instructor la Mocrea și Calan. 1949 Mocrea șef de pilotaj. 1950-1951 Dezmir șef de pilotaj. 1952-1957 Dudești Cioplea instructor dublă comandă și performanță. 1949-1970 pilot de acrobație, solist și în formație, la mitingurile organizate de aviație sportivă. 1950-1970 pilot de încercare a prototipurilor de plane pentru aviația sportivă. 1958-1960 inginer la serviciul tehnic din Centrala Aviației Sportive. 1960-1971 șef serviciu tehnic pentru sectorul de planorism din aviația sportivă. 1971-1979 Ghimbav, fabrica I.C.A., inginer pilot de recepție pentru plane și motoplane, prezintă în 1976-1977 la saloanele internaționale de la Farborough și Le Bourget aceste produse. 1979 pensionat de vârstă la 58 de ani.

Realizări: 1948 Calan C-ul Argint, a cincia insignă internațională efectuată în țară. 1952 C-ul de Aur. 1964 primul deținător a celor trei Diamante. În 1954 primește Ordinul Muncii cls. A III-a. 1957 titlul de Maestru al sportului și în 1964 Maestru emerit al sportului, pentru planorism. 1963 Federația Aeronautică Internațională îi acordă diploma „Paul Tissandier”. Din 1956-1995 este membru și președinte al comisiei centrale de planorism în FAR. 1968-1972 membru în comisia de planorism a F.A.I.-Paris. În 1979 în Cipru este reprezentantul României la congresul F.A.I..

A participat între 1950 și 1982 la 33 de campionate interne (22) și externe (11) deținând titlul de campion național de nouă ori, o dată vicecampion național, al Ungariei și balcanic. A participat la un singur campionat mondial în 1968 ocupând un onorabil loc 27 din 57 de concurenți, între 1948 și 1979 realizează 30 de recorduri naționale, însumând întreaga paletă a probelor sportive. În decursul prodigioasei sale cariere a deținut premiere naționale: primul looping inversat și nod de Savoia cu planorul, prima legătură telefonică ansamblul avion remorcher – planor, sau remorcaj la automotor cu declanșator în apropierea centrului de greutate și altele.

A acumulat în cei 42 de ani de zbor 7842 ore și 1683 la avion, pilotând peste 70 de tipuri de plane. A publicat numeroase articole de analiză și propagandă pentru planorism. Zburător de excepție, foarte cerebral, a făcut și s-a preocupat permanent de *zborul științific* și nu după ureche, fiind un rafinat analist al fenomenelor legate de zbor filtrate cu inteligență. Un psihic foarte bine echilibrat, l-a slujit în permanență. Ca orice „vedetă” a stârnit invidii prost camuflate și chiar delațiuni, dar s-a ridicat deasupra lor cu spirit olimpic, rămânând mereu un luptător dărz, care și-a atins obiectivele.

Totdeauna manierat și cu o distincție inconfundabilă **Finescu** a devenit un mit în viață, stimat și respectat de toți cei care admiră valorile autentice. A transmis cu discreție și

generozitate din experiența sa, verbal sau în scris și a sfătuit și sfătuiește în continuare nu numai pe cei care îl solicită. La 78 de ani are mereu sufletul tânăr, pentru pasiunea vieții – planorismul, pe care îl sprijină și îl slujește în continuare. Ajută material și medical pe veteranii aviatori, aflați în dificultate. Un om și un zburător deosebit. (În aviație, cu mici excepții, toți au fost amatori sau profesioniști ai „bârfei” – Finescu nu a bârfit pe nimeni și a avut înțelegere și vorbe bune chiar și pentru adversarii sau dușmanii cei mai înrăiți care frizau patologia.

Firoiu Wili n. 1912 Moldova, decedat în martie 1975 București, ziarist și scriitor.

Orfan din primul război mondial. Este singurul reporter care a reușit, deghizat în chelner, să-i smulgă un interviu la Cluj în 1938 lui Charles Lindberg, primul pilot care a traversat Atlanticul în 1927. Devotat permanent al aviației și aviatorilor, din 1948 până în 1955 este șeful propagandei din C.C.A.S. (Comisia Centrală a Aviației Sportive), unde depune o muncă susținută și competentă, relatând în ziare și reviste despre activitatea aviației sportive și dă o culoare deosebită mitingurilor aeriene. Inteligent și plin de umor spontan, de calitate, a muncit cu dăruire și profesionalism. Din 1955 până în 1975 când ne-a părăsit prematur, a publicat multe volume de popularizare a marilor realizări ale aviatorilor noștri, în editura Albatros din care cităm: 1968 – Din nou acasă; 1970 – O dramă pe cerul Indiei; 1971 – Convorbiri cu Henri Coandă; 1972 – Aviatorul Alexandru Papană și destinul lui; 1975 – Povestiri despre cutezători; și apărute post mortem până în 1980 – Amazoanele cerului, Corăbieri ai văzduhului și Români pe cerul patriei și al lumii (grație râvnei și interesului special depus de ing. Florin Zăgănescu care merită toată aprecierea). Opere scrise cu dragoste și autentic talent în care s-a dovedit un fin și subtil analist al faptelor și sufletului omenesc. „Meșterul Firoiu” rămâne un neegalat scriitor aviatic care a îmbogățit literatura de specialitate prin evocările sale și a făcut indirect „Istorie aviatică” prin multitudinea datelor și a informării corecte și documentate asupra faptelor și oamenilor descriși. Păcat că inima lui mare a încetat prematur să mai bată, întrucât mai avea multe de scris pentru posteritate.

Floarea Marius n. 9.11.1957 Ocna de Mureș jud. Alba, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1979.

1979-1984 Dezmir pilot remorcher. 1984-1997 Satu Mare pilot remorcher, din 1987 instructor planor și comandantul aeroclubului până în 1992. În 1981 la Dezmir obține C-ul de Argint. 900 de ore zbor planor și 1700 avion.

Franguloiu Iulian n. 4.03.1956 București.

1974 Clinceni formare pilot sportiv instruit de Gh. Bărbuceanu și în 1976 calificare remorcaj avion. 1978 Clinceni C-ul de Argint. 1983 obține calificarea de instructor și din 1989 profesează la Clinceni. A participat între 1976 și 1993 la două competiții de selecție. 1100 ore de zbor cu planorul.

Fiul său Cristian născut în 1977 este pilot sportiv planor din 1994, obținând C de argint în 1995 la Clinceni.

Frantz Ion n. 9.03.1921 București, arhitect, promoție



1951.

În 1948 la Mocrea formare A, B, C cu instructorul Cornel Ionescu. 1956 Dudești-Cioplea calificare remorcaj avion instruit de Gh. Petrovici. 1969 Clinceni calificare zbor instrumental și acrobație cu instructorii Mircea Finescu și Ion Șoflete. În 1956 Dudești C-ul de Argint. 1968 Clinceni C-ul de Aur. 1981 Clinceni un Diamant – 300 km circuit. 1982 Maestru al sportului. A totalizat în 42 de ani de zbor peste 1000 ore de zbor cu planorul și 11000 km. A participat între 1958 și 1974 la cinci campionate naționale și internaționale ale României. Zburător pasionat și tenace a practicat planorismul până la vârsta de 69 de ani, cu regretul de a nu fi zburat mai mult.

G

Gab Hans n. 29.12.1920 București, decedat la 13.01.1988 Israel, facultatea de aeronave București.



1948 Clinceni brevet pilot gr. II avion. 1949-1955 pilot remorcher deosebit de dotat și șef sector proiectare 1950-1955 la C.C.A.S., colaborator la lucrarea prof. N.N. Patraulea privitoare la experimentări asupra profilurilor aerodinamice suflate, editată în 1957. Zburător și om deosebit, cu un umor rafinat, a fost foarte apreciat de colegi.

În iunie 1961 se stabilește în Israel, unde a ocupat posturi de răspundere în industria aeronautică, lucrând și ca pilot de încercare. Mare prieten al planoriștilor.

Gall Ianoș n. 17.01.1929 Tg. Mureș, decedat în septembrie 1993 Tg. Mureș, școala profesională.

1948 Tg. Mureș formare A, B, C instruit de Ștefan Lutsch și Alex. Sobester. 1949 Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism și Tg. Mureș remorcaj de avion cls. I instruit de Mihai Iliescu. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori planor cu instructorii Mircea Cârstoiu și Ion Groza. A practicat instructoria în 1951 la Tg. Mureș, 1952 Tg. Jiu, 1953-1954 Tg. Mureș, 1955-1956 Călărași, 1957-1959 Constanța, 1960-1962 Bacău. Fiind un valoros tehnician, a lucrat ca responsabil tehnic la Tg. Mureș până în 1982 la pensionare.

Poseesor al insignei C de Argint din 1963 la Tg. Mureș, a format în cariera de instructor peste 300 de piloți categoria C, temeinic pregătiți și a acumulat peste 1300 ore de zbor cu planorul.

Galea Ioan n. 10.02.1950 Brașov, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1972.

Sânpetru 1969 brevet pilot planor instruit de Romeo Vlădescu. A pilotat avionul de vânătoare cu reacție MIG-21 și a fost instructor de zbor militar pe avioane clasice cu elice până în 1980 când cu gradul de locotenent major aviator este numit comandantul aeroclubului Sânpetru pe care îl conduce până în 1991 când cu gradul de maior revine în aviația militară, pilot de elicopter. Fidel planorismului în 1984 obține insigna C-ul de Argint. A fost pilot remorcher pe toată durata conducerii aeroclubului Sânpetru.

Gazinschi Darius n. 3.02.1964 Cluj, inginer mecanic.



1981 Dezmir formare pilot sportiv instruit de Alex. Miron. 1987 C-ul de Argint. 1991 C-ul de Aur. 1992 două Diamante, înălțime și triunghi de 300 km. Participă cu succes între 1991-1994 la zece campionate interne și internaționale, clasându-se pe locuri fruntașe – la Iași în 1994 devine campion național. Pilot de performanță talentat și-a întrerupt prezența în competiții în timpul crizei din aviația sportivă din anii 1995-1996, când era în vârf de formă și acumulare de experiență.



Găbureanu Mircea n. 28.08.1916 Fălțiceni jud. Suceava, școala de ofițeri activi de aviație, promoție 1939.

Pilot de observație între 1941-1942 pe Frontul de Est, cu misiuni de sacrificiu, decorat cu Virtutea Aeronautică clasa Crucea de Aur cu spade și Coroana României cu spade și panglică de Virtutea Militară. 1943-1944 comandantul școlii de planeare de transport de la Focșani și Petrești și pilot remorcher de calitate. A zburat în simplă comandă planearele Göevier, Kranich și DFS-230, iar între 1944 și 1945 până la plecarea pe Frontul de Vest, a fost comandantul escadrilei 109 planeare transport. 1946-1948 în comandamentul aviației și din 1948-1958 profesor la școlile militare Mediaș, Sibiu, Buzău, Tecuci și instructor de DC pe avion IAR-80. Comandant deosebit, zburător de clasă, exigent și meticulos, caracter integru, a avut de suferit din cauza dârzeniei de a-și apăra convingerile și verticalitatea. Pensionat forțat cu gradul de comandor în 1958.



Gălcă Gheorghe n. 8.10.1923 com. Ghergani jud. Dâmbovița.

1940-1941 Sânpetru brevetele A, B, C instruit de Vasile Scorțea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I cu instructorii Mircea Cârstoiu și Marcu Mihăilută. 1944 instructor la Birtin-Brad și școala de planeare transport de la Petrești cu instructorii Nicolae Cătană, Eugen Costin și Mihai Făgăraș. 1945 pilot planeare transport pe frontul de Vest. 1948-1952 Iași instructor în 1950 la Giulești obține brevetul de pilot gr. II avioane de turism. 1952-1953 Șura Mică – Sibiu instructor șef. 1953-1954 Tg. Jiu și 1954-1956 Săliște șef pilotaj. Din 1956-1973 comandantul aeroclubului Moldova Iași pensionat.

A format aproape 500 de piloți sportivi, la toate categoriile de calificare din 1957 a fost pilot remorcher și pilot acrobat la mitingurile dintre 1950-1960.

Activitate sportivă: 1950 insigna C de Argint. 1957 C-ul de Aur. 1958 un Diamant. A participat între 1950-1971 la 12 campionate naționale și internaționale în Bulgaria, Ungaria, Polonia, URSS, clasându-se pe primele locuri, a fost de două ori campion național în 1957 și 1959. deținător a șase recorduri naționale între 1951 și 1961. a primit titlul de Maestru al sportului în 1957, în 1970 de Maestru emerit

al sportului și în 1971 de Antrenor emerit. A totalizat 2710 ore planor pe 39 de tipuri și 265 ore avion pe 7 tipuri. Talent nativ de excepție la zbor, coleg deosebit de bun și simpatice, o prezență plăcută și pitorească, prețuit de colegi pentru umorul său și pentru harul de povestitor moldovean, în spiritul și limba lui Ion Creangă.

Gârjoabă Florin n. 23.03.1931 Giurgiu.

1948-1950 aeromodelist. 1951 Sânpetru formare A BC cu instructorii Ovidiu Popa și Alex. Jozsa. 1953-1956 Popești Leordeni formare pilot bimotoare transport public. 1956-1959 Băneasa pilot LI-2. 1959-1960 Otopeni, pilot la aviația sanitară. 1960-1962 copilot și comandant pe LI-2 și IL-14. Din 1962-1968 TAROM navigator IL-18 (4900 ore). 1968-1982 până la pensionare, copilot și din 1971 comandant și instructor BAC-111. 13000 ore de zbor ca pilot. În 1971 la Constanța aspiră la decolare o pasăre care îi oprește unul din reactoare și luând puțină înălțime reușește să aterizeze în bune condiții. În 1972 transportă din U.S.A. peste Atlantic cu escală în Islanda, avionul mediu curier BAC-111. Din 1983 este nelipsit de la întâlnirile vechilor planoriști de la Sânpetru.

Mi se pare demn de menționat că întâlnindu-l după 30 de ani (într-un restaurant, unde se adunau lunar aviatorii) pe primul șef de pilotaj, Mircea Cârstoiu, a îngenunchat în fața lui și când acesta recunoscându-l i-a întins mâna, distinsul pilot de linie i-a sărutat mâna.



Georgescu Dălălău Carmen n.

13.02.1958 Brașov.

1975 Sânpetru formare pilot sportiv și parașutism gr. II aeronavă la Ghimbav. 1979 Sânpetru insigna C de Argint. A participat din 1976-1985 la șase campionate de selecție, naționale și internaționale ale țării. Peste 400 ore planor. Căsătorită cu distinsul pilot Florentin Georgescu.

Georgescu Florentin n. 2.01.1951 Bârza jud. Dolj, școala de ofițeri aviație, promoție 1975.

Angajat în 1975 la aviația sportivă. 1976-1977 în lotul de acrobație avion și pilot remorcher. 1978 examen instructor planor. 1978-1981 Deva, pilot remorcher și comandant aeroclub. 1982-1983 Sânpetru comandant și pilot remorcher. 1984 se transferă la TAROM pilot AN-24. În 1983 se căsătorește cu planorista Carmen Dălălău.



Georgescu Gheorghe – “Găgă”

n. 3.05.1929 București, decedat la 14.02.1998 București.

Calificări: 1945 Câmpina categoria A. 1946 Chitila categoria B instruit de Alexandru Tudor. 1947 Clinceni certificat C instruit de Attila Csomos și gr. I pilot avion instruit de Haralambie Răducanu. 1948 Calan remorcaj avion cls. I și II instruit de Mircea Finescu și Constantin Atanasiu. 1951 direct examen instructor planor cu Eugen Cernescu. 1958 Galați brevet gr. II avioane turism

instruit de Nicolae Vulpoi. 1961-1965 Clinceni antrenament avion PO-2, IAR-813, IAK-18. 1968-1974 pilot remorcher planoare, avion Wilga – comandant. 1968-1979 pilot receptioner și 1979 instructor motoplanor.

Activitate profesională: 1951 Dudești Cioplea ajutor instructor. 1953 instructor DC. 1954-1957 Sânpetru instructor și instructor șef. 1958-1959 Galați șef pilotaj. 1960 Ghimbav instructor. 1961-1968 Clinceni, instructor și șef sector. 1968-1979 instructor, inspector în centrală și comandant detașament planorism. 1979 pensionat.

1949 Mocrea durată 11 ore și 32 minute și proba de înălțime pentru C-ul de Aur, în nori și C-ul de Argint. A participat la două campionate naționale 1951 și 1960. a totalizat 3800 ore de zbor pe planor, 120 motoplanor și 500 avion, a format ca instructor peste 500 de piloți planoriști, bine pregătiți. A sacrificat performanțe pentru instruire și a contribuit mult la bunul mers al activității de planorism prin prestațiile avute în centrală. A fost omul de bază în organizarea și desfășurarea campionatelor naționale în perioada 1965-1996, fiind arbitru șef și comisar sportiv pentru omologarea probelor C de Argint, Aur și Diamante. A făcut parte din comisia centrală de planorism a federației, din 1970-1997.

Pentru activitatea sa din planorism în 1969 a primit diploma F.A.I. „Paul Tissandier”. După pensionare a continuat, cu experiența și sfaturile sale, să îndrume și să ajute efectiv conducerea planorismului încă aproape două decenii. Dăruit total planorismului, pentru care a făcut multe sacrificii, a contribuit cu puterea sa de muncă, organizare și exigență, la desfășurarea a activității de planorism. A pus la dispoziție multe date pentru lucrarea de față.

Georgescu-Gorjan Ștefan n. 29.08.1905 Craiova, decedat la 5.04.1985 București, 1928 absolvent al Politehnicii din București, specialitatea electromecanică cu specializarea la Viena, a făcut în paralel studii de filozofie, istorie, istoria artelor și litere.

1928 se angajează la Societatea Minieră din Petroșani, unde în 1930 devine inginer șef al atelierelor centrale. 1934-1940 contribuie din plin la înființarea și dotarea școlii de planorism de la Livezeni-Petroșani, (ajutat cu entuziasm și competență de ing. Felix Gustav-Stof), pe care o sprijină apoi substanțial. 1937-1938 participă activ la proiectarea, executarea și asamblarea elementelor „Coloanei Infinitului” de la Tg. Jiu. a lui Constantin Brâncuși, pe care l-a găzduit doi ani în casa sa din Petroșani. 1940 înființează editura „Gorjan” la București, unde până la desființarea forțată din 1948 a tipărit numeroase cărți de aviație sau cu subiect aviatic. Pentru pasiunea care a avut-o pentru aviație și sprijinirea ei, în 1940 i s-a acordat „Medalia aeronautică”. A fost un prieten deosebit al planoriștilor și planorismului.

Germani Dionisie n. 17.03.1877 Galați, decedat la 1.09.1948 București.

1900 obține diploma de inginer constructor. Un erudit, vorbea și scria în franceză, germană, engleză, italiană și rusă, plus greaca veche și latina. 1900-1904 face studii speciale, edilitare și hidrotehnice în Belgia, Anglia și Germania, ca bursier al Ministerului Lucrărilor Publice din România. 1905-1915 realizează alimentarea cu apă și canalizarea în București,

Brăila, Craiova, Curtea de Argeș, Iași, Pitești, Tulcea, Turnu Măgurele, Drăgășani, Caracal, Câmpul Lung Moldovenesc și Vatra Dornei. Realizează iluminatul public în București, construind electro-centrala Grozăvești, Halele Centrale și Abatorul, iar după 1920 construiește în București cartierele cu locuințe ieftine. 1920-1946 profesor la Politehnica din București, unde predă hidrotehnica, termodinamica, hidro-electricitatea și aerodinamica. Președinte al Academiei Tehnice. Îl preocupă în mod deosebit aviația și, în special, planorismul. Înființează la Politehnică „Cercul aerotehnic” în 1928 pe care îl prezidează până la pensionare, și își dăruiește în 1935 automobilul personal grupei de planorism de pe aerodromul IAR Brașov, pentru lansarea planoarelor și finanțează construirea a trei planoare. A reprezentat țara noastră la două congrese internaționale la Stockholm în 1930 și 1946 la Paris.

Gheorghevi Ion n. 1915 Reșița, maistru tehnician la Uzinele Reșița.

1935-1938 construiește cu Iosif Hawel trei planoare Zögling cu care începe să zboare în împrejurimile Reșiței. 1937-1938 Sânpetru obține brevetul C și absolvă școala de instructori, cu prima serie de instructori formați în țară. 1939-1942 lucrează la școala Reșița înființată cu ajutorul Uzinelor Metalurgice Reșița, brevetând piloți categoria A și B. Reia activitatea școlii în 1948 de care se desparte în 1952, revenind ca maistru specialist la Uzinele Reșița. 1980 emigrează în Germania Federală. A fost un entuziast plin de dinamism.

Gherghișan Dumitru n. iunie 1930 Galați, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1952.

1949 Iași formare A, B, C cu instructorii Gh. Gâlcă, Vasile Coțofană și Ion Vechiu și Tg. Mureș remorcaj avion cu instructorul Mircea Cârstoiu, iar la Alexandria brevet pilot gr. II avion. 1950-1952 școala de ofițeri aviație – Sibiu – Boboc – Tecuci. 1952 Ianca și Caransebeș, pilot reactoare și parașutism militar. 1953-1960 diverse unități de vânătoare cu reacție. 1960-1975 la comanda unităților și în Marele Stat Major (colonel). 1976 Departamentul Aviației Civile, comandantul aeroclubului Clinceni, până în 1982. din 1977 până în 1982 a instruit ca instructor de dublă comandă, la planor și a făcut remorcaj de avion.

Gheorghiu Constantin n. 19.03.1907, decedat în 1988 Brașov, inginer motoare termice, șeful secției motoare IAR Brașov (1939-1947).

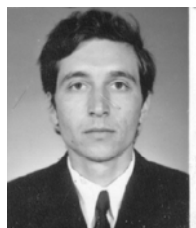
1935 ARPA Băneasa brevet pilot gr. II avioane turism cu instructorii Max Manolescu, Petre Ivanovici și Ion Popescu-Oiță. 1936 la Timișoara instruire planor categoria A și B la automobil. 1939 Sânpetru brevet C și antrenament, până în 1945. profund atașat planorismului i-a făcut propagandă în ziare și reviste. Fecund publicist de aviație, a editat numeroase lucrări, din care se detașează în special „Zboruri celebre” din 1964 și ample biografii ale zburătorilor vestiți din România.

Acest mare și distins Domn, model de politețe, modestie și competență, nu a fost scutit de loviturile vieții. Fiul său student în ultimul an la politehnica din Brașov a decedat într-un stupid accident cu deltaplanul, pe dealul Lempeșului de la Sânpetru în 1979.



Gheorghiu-Dumitrescu Dorina n. 2.12.1960 Moldovița, jud. Suceava, inginer la Institutul de Fizică Atomică.

1977 Suceava, brevet pilot sportiv cu instructorii Ion Gheorghiu și Romeo Simion. 1983 insigne C de Argint și curs zbor instrumental cu instructorul Claudiu Pânzaru. 1989 Tg. Mureș curs acrobație elementară și școala de instructori cu instructorul Ștefan Togănel. 1992 insigne C-ul de Aur și un Diamant. 1993 obține titlul de Maestru al sportului și calificarea acrobație superioară. Din 1991-1995 Clinceni instructor voluntar. În 1989-2000 a participat la 22 concursuri, cinci de selecție, zece naționale și internaționale, la un campionat de acrobație și cinci clasamente de distanță descentralizat cu clasări foarte onorabile, întotdeauna în prima jumătate a clasamentului. Pasiune și devotament lăudabil pentru planorism. Peste 1300 de ore de zbor și 26000 km distanță.



Gheorghiu Ioan n. 27.02.1953 Roman, subinginer constructor.

1974 Clinceni și Sânpetru formare pilot sportiv. 1975 Clinceni și Sânpetru școala de instructori cu instructorii Gh. Georgescu, Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1980 Iași C-ul de Argint. 1981 pilot și instructor motoplanor. 1987 locul II la campionatul național de acrobație. 1988 C-ul de Aur, Maestru al sportului și calificare arbitru. 1991 pilot remorcher și controlor trafic și operații auxiliare. Două Diamante țel fix 300 km și înălțime, obținute în 1992 și 1996. lucrează ca instructor cu rezultate deosebite la Aeroclubul Șoimii Bucovinei – Suceava din 1975-1999. Un fapt inedit în 1987 mai-iulie, face o tentativă de înconjur al pământului cu velierul „Decebal” comandat de scriitorul aviator Radu Teodoru, din păcate croaziera s-a terminat în Marea Egee, de unde au trebuit să se întoarcă din pricina unor grave avarii cauzate de furtună. Din 1996 editează la Rădăuți trimestrial o reușită revistă aviatcă plină de informații și dezbateri pe teme de aviație sportivă. Un dăruit de excepție al planorismului, sobru și plin de inițiative lăudabile. Pensionat în 1999.

Ghenciulescu Gheorghe n. 1918, maistru tâmplar de aviație.

Aeromodelist și apoi tehnician la planorism, construiește în 1936 la Petroșani împreună cu ing. Iosif Stof trei planoare Grunau-9, iar în 1940 obține tot la școala din Valea Jiului, brevetele elementare A și B instruit de Eugen Bănulescu și Ion Predescu și la Sânpetru în 1941 brevetul C cu instructorul Vova Novîțchi. A lucrat între 1940-1948 ca maistru tâmplar de aviație la școlile din Petroșani, Dezmir și Tg. Mureș. 1948-1960 responsabil tehnic la Tg. Mureș și apoi la Deva.

Gherasim Nicolae n. 3.12.1925 Cluj. Bacalaureat – proiectant constructor. 1938-1945 aeromodelist. 1943-1944 Mocrea brevetele A, B, C planorism, instruit de Gh. Jiga și Tiberiu Ardeleanu. 1944 Ghimbav brevet gradul I avion, instructor Gh. Ionescu Lică *glisadă*. 1946 Dezmir antrenament

și predare cursuri teoretice zbor până în 1950, perioadă în care a contribuit cu elan la refacerea școlii Dezmir după război, împreună cu Nicolae Căndea și Ilie Moraru. 1952 a participat la construirea turnului de parașutism din Cluj și în 1972 la construirea agenției TAROM din Cluj. Participă cu plăcere la întâlnirile anuale ale veteranilor planoriști.

Ghib Mircea n. 10.01.1969 Oradea, merceolog.

1987 brevet pilot sportiv instruit de Nicu Șerban. 1992 Oradea insigne C-ul de Argint. 1993 curs de calificare instructor. Din 1996-2000 instructor la Oradea. 1993 a participat la un concurs de selecție și un clasament de distanță plus trofeul „B-2”, iar în 1994 la un clasament de distanță descentralizat.

Ghibu Emil n. 25.01.1922 București, decedat la 21.07.1992 București, profesor de educație fizică.

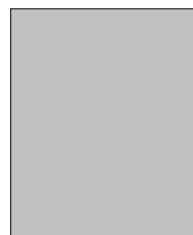
1942-1943 Giulești brevetele A, B, C și școala de instructori cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943-1944 Mocrea instructor planor. 1953 doctor în științe pedagogice. 1953-1982 în conducerea U.C.F.S. (director tehnic și vicepreședinte) 1985 consilier tehnic în Maroc, membru în comitetul Olimpic internațional și director al academiei Olimpice. 1990 înființează Comitetul Olimpic din Basarabia.

Ghicadia Teodor n. 20.01.1923 Turnu Severin, decedat la 23.08.1999 București, liceul industrial, electronist.

1939 Dudești Cioplea brevetele A și B cu instructorii Gh. Popa și Iosif Chihulescu. 1940 Sânpetru brevet C cu instructorul Nicolae Blebea și durată C-ul de Argint. 1941 Sânpetru școala de instructori instruit de Eugen Cernescu și Witold Kasprzik, apoi ajutor instructor la Chitila-Economat București. 1942 Giulești remorcaj de avion cls. I și II și instructor la Podari și Balta Verde Craiova între 1942-1943. Din 1944 în aviația militară școala de tir și bombardament și Frontul de Est. După 1944 se dedică radioamatorismului cu pasiune și devine vârf în conducerea acestuia. Din 1983 a participat la întâlnirile anuale ale planoriștilor veterani. Un „bonom” cu orizont larg, distins și plin de farmec.

Ghigoș Liviu n. decembrie 1924, decedat la 5.10.1979, Academia de arte plastice București.

1942 Giulești formare A, B, C cu instructorul Ion Constantinescu „Cioacă”. 1950-1979 desenator de filme animate la Animafilm, colaborator principal a lui Ion Popescu Gopo, creator și regizor a opt filme artistice de animație de lung metraj. După obținerea brevetelor de planorism, face o savuroasă descriere a acestei experiențe, însoțită cu desene sugestive, o lucrare seducătoare, pe care din păcate nu s-a străduit să o publice (Jurnalul unui tânăr planorist).



Ghinea Delaport Valentina n. 23.05.1926 Crânguri jud. Teleorman, Academia de Belearte București, profesoară de arte plastice.

1948 Sânpetru brevetele elementare A și B cu instructorul Ion Groza. 1949 Sânpetru brevet C instruită de Viorel Cismaș și record național de

durată feminin, record definitiv (10 ore și 16 minute). 1950 Dezmir, curs instructori și calificare remorcaj avion instruită de Mircea Finescu. 1953 Dudești Cioplea C-ul de Argint, curs de acrobație, zbor fără vizibilitate și remorcaj avion cu pasageri instruită de Mircea Finescu și Ovidiu Popa. 1958 Clinceni, brevet pilot avion gr. II turism cu instructorul Ștefan Calotă fost planorist. Talentată zburătoare, a realizat între 1949-1962 nouă recorduri naționale la toate probele posibile din care două la biloc.

A participat cu clasificări meritoase între 1951-1962 la șapte concursuri de selecție, campionate naționale și internaționale ale României.

Caracter deosebit, modestă, s-a dăruit planorismului cu pasiune și tenacitate. A totalizat aproape 400 de ore 6000 km și 18 tipuri de planoare zburate. Cu toate realizările de excepție, a fost frustrată de titlul de Maestru al sportului care i se cuvenea cu prisosință.



Gionea Iuliu n. 11.05.1930 Brașov, decedat la 11.06.1984 Brașov.

1948 Calan certificat C instruit direct la remorcaj de avion cu instructorii Petre Todoreanu și Mircea Cârstoiu. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori „seria de aur”, realizată de Eugen Cernescu. 1949 Mocrea instructor. 1950 Tg. Mureș instructor. 1951 Geamăna și 1952 Tg. Jiu instructor. 1954-1960 Sânpetru instructor. A format peste 400 de piloți planor A, B, C. Între 1960-1984 lucrează ca tehnician la secția planoare de la Reghin și la Ghimbav până în 1984 unde a fost șeful secției de montaj planoare. Zburător de calitate, a obținut în 1949 la Mocrea C de Argint și în 1965 C-ul de Aur, devenind în 1966 Maestru al sportului. A participat între 1962-1963 la trei campionate naționale situându-se pe locuri fruntașe. Ore de zbor peste 1200. modest și dăruit planorismului. Răpus prematur de o boală nemiloasă.



Gionea Olga n. 15.12.1928 Brașov, decedată la 8-11-2000 Brașov, studii economice superioare.

1948 Sânpetru formare A și B cu instructorii Gh. Cucu și Ion Groza. 1949 Mocrea brevet C, remorcaj de avion cu instructorii Gh. Cucu și Csomos Attila și Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism instruită de Haralambie Simion. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori planor instruită de Mircea Cârstoiu. 1951 Dezmir Cluj instructor și insigna C de Argint. La prima participare din 1951 la campionatul național realizează un record feminin la proba de țel fix 110 km. 1952 instructor la Dezmir și Iad-Bistrița. 1953-1960 Sânpetru instructor. A brevetat peste 250 de piloți categoria C și a publicat în revistele de specialitate, articole despre psihologia zborului. Colegă deosebită, modestă, sobră și tenace, s-a dedicat cu pasiune planorismului (sora lui Iuliu Gionea). A fost nelipsită de la întâlnirile anuale ale veteranilor planoriști, sprijinind organizarea acestor reuniuni.



Giorgi Ioan n. 12.11.1924 Bărsănești-Urșești județul Gorj. Tehnician

1948 – Dudești-Cioplea București formare planorist A, B, C de către instructorul Grigore Irimescu și Gheorghe Brănescu. 1949 – Clinceni brevet pilot avioane turism gradul II, șef de promoție instructor Traian Subotin. 1950 – Giulești aerodromul Romeo Popescu, școala de instructori zbor cu motor, instructor Ștefan Vasile și Ion Crăciunescu. 1950-1964, instructor la Giulești, Strejnic și Clinceni și pilot remorcher. A format peste 100 de piloți de avion excelent pregătiți. 1964-1968 se transferă la aviația sanitară Otopeni. În 1969 se pensionează tranzitoriu și lucrează la TAROM ca tehnician specialist principal la întocmirea planurilor de zbor până în 1974. ca activitate sportivă de performanță în 1954 ocupă locul I la campionatul de zbor cu motor și în 1957 locul II la două probe la aceeași competiție. În 1958 la Strejnic realizează un record național de viteză pe circuit închis de 100 km cu o viteză medie de 206,777 km/h la clasa avioane 500-1000 kg. Excelent zburător, pildă de modestie, coleg deosebit. A pilotat peste 20 de tipuri de avioane mono și bimotoare ușoare, însumând peste 7300 ore de zbor.

Girică Cristian n. 26.02.1964 Leleasca jud. Olt, inginer, facultatea de aeronave, promoție 1989, specialitatea celule.

1984 Clinceni formare pilot sportiv planor cu instructorii Gh. Bărbuceanu, Gh. Savastre și Nicolae Mihăiță. 1989 Clinceni insigna C de Argint. 1991 instructor planor instruit la Sânpetru de Dumitru Munteanu și Victor Dumitrescu, pilot deltaplan, parapantă, motodeltaplan și avioane ultra-ușoare. 1992 brevet motoplanor și 1993 pilot sportiv avion și remorcher avion Wilga. A participat la clasamentul de distanță în 1992 și la concursul de selecție de la Tg. Mureș și campionatul național de acrobație cu planorul de la Deva. Are peste 700 ore la planor și 240 la motoplanor, ultra-ușoare cu motor 300 de ore și avion 350 de ore. Este proprietar al unui Buker Jungmaister și motodeltaplan Apollo, construite de el personal. Politicos, modest, zburător talentat.



Giurgiu-Vlădescu Mariana n. 25.04.1960 Giurgești jud. Hunedoara, inginer.

1977 Arad formare pilot sportiv planor cu instructorul Eduard Benkö. 1981 Arad insigna C de Argint. 1981-1986 membră a lotului național. 1987-1991 școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1991, pilot AN-2 și bimotor BN-2. 1992 pilot motoplanor și avion, remorcher Wilga. 1996 obține C-ul de Aur. Este deținătoarea a două Diamante 300 țel fix în 1985 și 5000 câștig de înălțime în Între 1982 și 1997 a participat cu succes la 13 campionate: 11 în țară și două peste hotare la toate felurile de competiții. Din 1981 este deținătoare a trei recorduri naționale la planor biloc, ca pilot prim. Ore planor 1250, avion 300. instructor planor din 1992 a lucrat voluntar până în 1995 când a devenit instructor angajat la

Arad. Dăruită total zborului s-a dovedit un talent în planorismul de performanță. În 1995 s-a căsătorit cu Dorin Vlădescu din Brașov, de asemenea, un mare talent al planorismului de performanță.

Gyurka Adalbert n. 16.05.1929 Cluj, liceul teoretic – electronist.

1946-1947 Cluj formare A, B, C cu Nicolae Căndea și Gh. Hye. 1947-1948 curs de instructor planor cu Teodor Corneșanu și Aurel Bucur. 1948 Petroșani instructor. 1949 Alexandria și Clinceni brevet pilot gr. II avion și instructor la Dezmir. Cluj, unde obține C-ul de Argint. 1950 instructor la Mocrea. 1951-1958 instructor Dezmir. În 1963 participă la campionatul național de la Iași. Circa 300 de piloți brevetați A, B, C și 600 ore de zbor planor. Distins coleg, manierat, disciplinat. În 1995 se stabilește în Ungaria și apoi în Austria.



Goleescu Mihail n. 6.10.1904 Câmpu Lung Muscel, decedat la 28.01.1991 București, studii tehnice superioare. Printre ultimii descendenți ai familiei boierilor Golești.

1931 școala Mircea Cantacuzino brevet pilot avion gr. I. 1934 brevet gr. II avion. 1934 trimis de Statul Român în Polonia, obține brevetul C planor la Beszmielow, iar în 1935 la aceeași școală brevetul de instructor de zbor. 1937-1940 este membru în comisia de planorism a FAR, unde elaborează după modelul polonez, primul regulament de zbor fără motor din România, în colaborare cu Ilie Stan și Ion Salariu. În această perioadă duce o muncă susținută de depistare și experimentare a terenurilor propice planorismului de pantă, pentru înființarea de noi școli (Brașov, Făgăraș, Sibiu, Deva, Calan, Arad, Șiria, Birtin și Cucuteni-Iași). 1938 obține în Polonia insigna internațională C de Argint și realizează trei recorduri naționale omologate de durată și înălțime, pentru care în 1940 este decorat cu „Virtutea Aeronautică”, 1940-1943 șef de pilotaj la școlile aviației C.F.R. de la Chitila, Giulești și Cucuteni-Iași. În paralel este șeful comisiilor de brevetare a piloților planoriști. 1943 la Focșani obține și brevetul militar pentru planoare de transport, iar din octombrie până în aprilie 1944 este șef de pilotaj la școala de instructori și remorcaj avion de la Clinceni și inspector controlor de zbor în Comandamentul Tineretului aviatic Român (TAR). După 1945 nu a mai profesat în aviație. A fost un dăruit al planorismului unde a depus mult zel și exigență, având multe prestații valoroase.

Din păcate o fire ciudată și curioasă l-au frustrat de prieteni și chiar de o mare apreciere pe care o merita, pentru bunele sale intenții și munca depusă. A totalizat peste 800 de ore la planor și 300 la avion.



Goșman Constantin n. 26.03.1921 Drăgăneasa-Provița jud. Prahova.

1938 Sânpetru formare A, B, C și remorcaj avion cu instructorii Eugen Cernescu și Ernst Philipp, direct în simplă comandă pe teren IAR și proba durată

pentru C-ul de Argint. 1939 Ghimbav, pilot gr. II avioane turism instruit de Ion Romanițeanu. 1939-1940 Popești Leordeni școala de instructori motor. 1940 instructor avion. 1941-1943 Buzău, aviația militară, pilot vânătoare și instructor școala de adjutanți. 1944-1945 Frontul de Vest. 1946-1948 Câmpina instructor planor și pilot remorcher. 1948 pilot remorcher tabăra Calan. 1949-1954 Ghimbav și Geamăna șef pilotaj. 1954 scos abuziv din aviația sportivă, își reia activitatea în 1967-1971 ca pilot remorcher la Ghimbav și Sânpetru. Din 1971-1979 până la pensionare devine pilot de încercare de bază, la fabrica I.C.A. Ghimbav pentru avioane și elicoptere, pentru care face o specializare de un an în Franța. A fost un pilot de încercare deosebit.

În 1969 participă la „Raliul Dunării” ocupând locul 13 din 54 de concurenți din Europa. A totalizat 400 de ore la planor zburând 23 de tipuri, 5000 ore la avion cu 32 de tipuri și 2500 ore la elicopter, unde a fost și instructor. Acrobat talentat, a fost un zburător de excepție și un coleg deosebit de apreciat pentru ținuta sa morală și caracterul integru. Tehnician înăscut, a uimit prin talentul său aplicat de la orologerie, mecanică, radio, electronică etc. supranumit „repar orice”. Plin de răbdare, calm și cu umor sănătos (fiul său Florin, i-a moștenit calitățile și a făcut pilotajul de avion, iar fiica Luminița a fost pilot de performanță la planor).



Goșman Gheorghe n. 20.04.1916 Drăgăneasa-Provița jud. Prahova, decedat la 18.10.1942 Tuzov – Frontul de Est, ofițer mecanic.

1935-1937 pilot gr. II avion format pe aerodromul I.A.R.-Brașov. 1938 Sânpetru brevet C planor și școala de instructori planor cu instructorul Ernst Philipp din Germania. 1938 la Sânpetru lucrează ca instructor (o pantă a dealului Lempeș poartă denumirea „panta Goșman” întrucât a fost primul planorist care a executat un zbor de durată, la dificila pantă de sud. 1941 pleacă pe Frontul de Est cu flota 2 vânătoare și în 1942 pe aerodromul de la Tuzov, în apropiere de Stalingrad, decedează într-un bombardament aerian. Este decorat post mortem cu Virtutea Aeronautică cu spade și Coroana României. (Fratele lui Constantin Goșman.)

Goț Valentin Lucian n. 28.08.1965 Hunedoara.

1981 Deva formare pilot sportiv cu instructorul Zoltan Csapo. 1984 Deva insigna C de Argint. 1986-1990 Deva antrenament și pilot de performanță. 1989 Tg. Mureș școala de instructori cu Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. Din 1990 calificare pilot motoplanor și instructor la aeroclubul Deva. Între 1990-1997 a participat la șase concursuri de selecție, distanță și campionate naționale. Peste 900 ore de zbor la planor și 6000 km distanță.



Grabcev Boris n. 1.08.1936 București, doctor fizician, cercetător la Institutul de Fizică Atomică.

1952 Ghimbav la 16 ani parașutist gr. II aeronavă și pilot avion gr. I. 1958 Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism. 1961 Clinceni formare pilot planorist,

pentru care face pasiune, instruit de Ion Șoflete. 1963 Clinceni calificare remorcaj avion cls. I și II, zbor instrumental, acrobație și C-ul de Argint. 1968 C-ul de Aur și două Diamante în 1965, proba de 300 km triunghi, iar în 1976 proba de câștig de înălțime de 5000 m. 1969 titlul de Maestru al sportului. A participat între 1964-1984 la 17 concursuri de selecție, naționale și internaționale, în țară și peste hotare, fiind clasat la două concursuri de selecție pe locul I și II. A totalizat peste 1600 ore de zbor la planor, cu peste 20000 km distanță și 15 tipuri de planoare zburate. Zburător și coleg foarte apreciat, caracter deosebit cu mult simț al umorului. (Fiul unui celebru mecanic de aviație.)

Grasu Costică n. 30.01.1923 Rahmanu jud. Tulcea.

1942 Cămpina formare A și B instruit de Aurel Bucur și începe instruirea pentru C la Sânpetru cu V. Scorțea. 1943 Giulești certificat C cu instructorul Ion Constantinescu. 1943-1944 Clinceni școala de instructori remorcheri automotor cu instructorul Tiberiu Ardeleanu. 1944-1945 Clinceni și Sânpetru instructor. 1947-1948 Clinceni pilot gr. I avion. La cursurile pentru gr. II este scos din școală din cauza dosarului! (Fiu de chiabur!)

Grigorescu Sorin n. 12.01.1920 Berlin, decedat la 30.10.1984 Galați, inginer metalurgist.

1956 Dudești Cioplea formare A, B, C cu instructorii Ion Dragon și Reinhold Zibula. 1957 Dudești remorcaj avion cls. I și C-ul de Argint instruit de Gogu Petrovici și Ion Șoflete. 1958 participă la concursul de selecție de la Geamăna. Simpatice, plin de umor sănătos, implantat în planorism de Mircea Finescu.



Griva Mircea n. 6.03.1922 Constanța.

1940 Sânpetru formare A, B, C instruit de Vasile Scorțea. 1941 Sânpetru școala de instructori. 1943 Mamaia școala de tir și bombardament și Frontul de Est, paza de coastă și însoțire convoaie. 1944 Petroșani școala de planoare transport DFS-230.

Activitate profesională în aviația sportivă: 1948 Cămpina instructor. 1949 Petroșani șef de pilotaj. 1950 Cămpina șef de pilotaj și Giulești brevet pilot avion gr. II. 1951-1954 Sibiu Șura Mică și Săliște instructor și instructor șef.

Bun tehnician și fost aeromodelist în 1949 și 1950 la Petroșani și Cămpina, modifică două planoare SG-38 în planor de dublă comandă cu rezultate bune în instruirea elevilor piloți.

Bun zburător, nu a făcut performanță, dedicându-se instruirii elevilor.

În 1940 elev fiind la Sânpetru, execută un zbor de aproape șapte ore, o parte în curenți ondulatorii, atingând o înălțime de peste 4000 m, record de altitudine atinsă până atunci.

Fire veselă și comunicativă, „un mucalit” plăcut. A totalizat peste 300 de ore de zbor cu planorul.



Groza Ion n. 12.12.1920 Frumoasa jud. Harghita, decedat septembrie 1993 Brașov, școala de ofițeri aviație rezervă, promoție 1946.

Începe zborul în 1939 la Ghimbav unde obține brevetul gr. I avion. 1940 Giulești gr. II avioane turism și Buzău școala militară de perfecționare. 1943 Giulești absolvă școala de instructori planor cu Mircea Cârstoiu și lucrează la Mocrea ca instructor. 1944 instructor la Sânpetru, iar la Petrești obține brevetul militar pentru planoare de transport. 1948 Sânpetru instructor și în 1949 șef de pilotaj, apoi instructor șef până în 1952 când este scos din aviația sportivă pe motive politice.

Bun instructor, cu un farmec deosebit, a format peste 500 de piloți planoriști care l-au apreciat și iubit. Între 1950-1952 a format trei serii de instructori planoriști. A totalizat 600 de ore la planor și 500 la avion.



Grosse Hans Werner n. 22.11.1922 Lübek Germania.

1938 brevetele elementare A, B, C. 1940 ofițer aviator într-o escadrilă de avioane torpiloare. 1945-1955 comerciant de produse textile la Lübek. Din 1955 reia vechea pasiune, planorismul, și în 1958 deține C-ul de Aur cu toate cele trei Diamante. 1968 la Leszno în Polonia participă la primul său campionat mondial, unde ocupă locul 10 din 57 de concurenți. 1970 în U.S.A. la campionatul mondial, devine vicecampion la clasa Liber și în 1974 în Australia, tot la campionatul mondial, locul trei la aceeași clasă.

Din impresionantul său palmares de excepție ca super pilot de performanță cităm: 1970 – țel fix 1032 km (Lübek – nord-estul Germaniei – Franța centrală); 1974 – distanță liberă 1460 km – Kiel – Biaritz – sud-vestul extrem al Franței; 1975 – Finlanda – viteză pe triunghi de 1012 km, media de viteză de 88,16 km/h; 1978-1979 – în Australia – trei recorduri mondiale într-o săptămână (30.12 – 4.01).

Din 1970 până în 1973 a stabilit 29 de recorduri naționale și 34 de recorduri mondiale: la planor monoloc 18, biloc 16 plus 5 la motoplanor, preferințele fiind viteza pe triunghi de la 300 la 1500 km, viteză dus-întors de la 300 la 1500 km, atingând viteze de necrezut (157 km/h la triunghi de 100 km și 144 km/h la 1250 km). Polisportiv a practicat schi fond, înot, gimnastică și dans sportiv. Până în 1993 la 71 de ani acumulat peste 8000 ore de zbor la planor și 6000 la avion. Pentru activitatea sa de mare excepție a primit în 1971 de la F.A.I. medalia Lilienthal. 1973 titlul de Maestru al planorismului German și Lanțul de Aur ca pionier al rozei vânturilor pentru performanțe internaționale. 1974 medalia de aur „Dedal”. Aproape că nu există calificate pentru a contura prestația sa de mare excepție. Este o legendă.

Grübman Ernest probabil 1880.

Inginer la Brăila, în 1909 construiește un planor cu care execută patru zboruri reușite, remorcat de automobil. Din păcate la a cincia lansare din lipsă de experiență a remorcherului aparatul este deteriorat și renunță la

experiențe. Prin demonstrația realizată își înscrie numele printre pionierii experimenterilor de la noi.

Guneș Ion probabil 1885, decedat în 1965 București, maistru tâmplar de aviație deosebit.

A lucrat la Arsenalul Armatei între 1910-1913 cu Aurel Vlaicu, la confecționarea avioanelor acestuia. Apoi a rămas fidel aviației, fiind un reparator de excepție a avioanelor și planoarelor. Din 1938-1958 lucrează la Dudești Cioplea, la planoare. Bland și tenace, a rămas un mit al măiestriei profesionale.

Guzic Dumitru n. 15.10.1920 Cernăuți, decedat 1992 Brașov.

1939 începe la Cernăuți formarea ca pilot de avion, brevetul oficial pilot gr. II în 1948 la Clinceni. A lucrat din 1949-1957 la aviația sportivă ca mecanic și pilot remorcher de excepție.

H

Hawel Iosif n. 1910 Banat, decedat în 1941 pe Frontul de Est, mecanic și maistru tâmplar.

1928-1929 construiește la Anina, în Banat, după o fotografie, un planor de școală cu care face câteva salturi la 15 km de Oravița. 1936-1938 la Reșița, împreună cu Ion Gheorghevi, construiește trei planoare Zögling cu care face în apropierea Reșiței instrucție de amatori categoria A. Din 1938 lucrează ca tehnician și instructor neoficial la instruirea A și B, la Reșița, unde l-a avut ca elev pe Hans Polen, viitor pasionat tehnician de construit și reparat planoare.

Hepites Ștefann. 17.02.1851 Brăila, decedat la 15.09.1922 Brăila, licențiat în fizică-matematică în Germania, pasionat de astronomie-meteorologie, seismologie și aviație.

1875 la Bruxelles obține diploma de inginer constructor. 1881 membru corespondent al Academiei Române. 1884 la București-Filaret, înființează institutul meteorologic și Observatorul astronomic, al cărui Director este între 1888 și 1908. În 1892 înființează prima stație seismologică din România. Preocupat continuu și de problemele zborului, în 1885 ține o conferință „Despre ultimele progrese ale navigațiunii aeriene”. Savant de prestigiu, a abordat domenii diverse ale științei.



Hirth Wolfgang „Wolf” n. 1900 regiunea Württemberg, decedat la 25.07.1957 Bondensee.

Instructorul lui Valentin Popescu în 1933 la școala de instructori și performanță de la Hornberg – Germania. 1923 obține brevetele elementare pentru planorism. 1927 brevet pilot pentru avioane de turism. 1928 face un celebru zbor din Germania în Islanda, singur la bord, cu un avion ușor de turism Klemm de 40 CP și. Tot în același an, este învingător la concursul internațional de planorism de la Vauville – Franța, câștigând toate cele patru probe. 1928-1929 se clasează în frunte la concursurile de la Röhn – Germania. 1930 pleacă în U.S.A., unde câștigă probele de înălțime și distanță. Revine în 1931 în U.S.A. unde, lansat din sandou de la Altamira, zboară

câteva ore deasupra New York-ului, fundamentând tehnica zborului termic. 1931-1932 este conducătorul școlii de la Grunau. Realizează un record de durată în Anglia și face demonstrații de propagandă pentru planorism în Belgia. Obține prima insignă internațională C de Argint și câștigă concursul de la Röhn din 1932 cu o distanță de 195 km. 1933 conduce școala de la Hörnberg. 1934 realizează cel mai lung zbor de distanță din concursul de la Röhn, 352 km și obține C-ul de Aur, după care pleacă în Brazilia pentru experimentări și organizarea planorismului. 1935 la concursul de la Röhn, realizează din nou cel mai lung zbor de distanță de 420 km, după care pleacă în Japonia pentru organizarea planorismului. 1936 se prăbușește și se accidentează grav zburând de acum înainte cu proteze la ambele picioare. 1937 concurează la Röhn pentru ultima oară (după 12 participări, le-a câștigat pe cele mai multe, cea mai slabă calificare fiind locul 4). 1938 editează cartea de căpătâi a planoriștilor de pretutindeni „Zborul fără motor” care a cunoscut un mare succes, realizând cinci ediții și traduceri în multe limbi (în 1940 a fost tradusă la noi de Eugen Cernescu și Mircea Petre). În 1940 vizitează România, școala de la Sânpetru și experimentează panta de la Calan. În primăvara 1942 vizitează și avizează panta de la Cucuteni, împreună cu Karl Marsen. Revine în 1943 în România, când vizitează la Clinceni, școala de instructori condusă de fostul său elev din Germania, Valentin Popescu. Între 1948-1959 contribuie în continuare la propășirea planorismului German și Mondial, vizitând centre de planorism din întreaga lume, împărțind din experiența sa. A fost un constructor deosebit, la fabrica de planoare de la Norebau, lângă Stuttgart, construiește între 1931-1938 planoare care au făcut epocă: Grunau Baby care timp de 30 de ani s-a răspândit pe tot globul, în diverse variante, Wolf, Mozagotl, Minimoa, Göevier, Grunau-9. La 25 iulie 1959 în urma unui stop cardiac se prăbușește lângă Bondensee cu un planor LO-150, decedând în urma impactului.

În 1960 la Stuttgart i se publică post mortem ultima sa lucrare „Carte de buzunar pentru planoriști”. De menționat că a fost fratele lui Helmuth Hirth, pilot și constructor al celebrelor motoare „Hirth” care au echipat avioanele de școală și turism „Klemm” folosite intens și în România între 1935-1950.

Hye Gyorgy n. 1906 Bondița jud. Cluj, decedat în 1975 Cluj, inginer mecanic.

1936-1937 construiește la Cluj un planor Hol's der Teufel cu care zboară în iarna 1938 de pe un deal de lângă Florești-Cluj. 1937 în Germania la Grunau, obține brevetele A, B, C planor. 1938 la Sânpetru devine instructor cu prima serie formată în țară. 1938-1940 instructor la Petroșani și 1940-1944 instructor la Someșeni și Dezmir-Cluj. 1943 la Budapesta brevet pilot avioane de turism și C-ul de Argint. 1946-1947 Dezmir instructor. 1948-1952 Dezmir, instructor șef. Se desparte de planorism din cauza unei afecțiuni cardiace (1945-1946 a fost prizonier de război în zona Americană de ocupație, vorbea curent patru limbi). 350 ore planor.

Hodacek Samoil n. 4.09.1955 Selmac jud. Arad, decedat la 5.08.1990 Arad, școala de maiștri aviație Mediaș,

promoție 1978, mecanic avion.

1980-1982 Arad formare pilot sportiv instruit de Zoltan Tamas. 1984 Arad insigna C de Argint. 1982-1990 Arad, antrenament și performanță. Ore planor 250. Decedează în accident cu planor IS-29D2, în remorcaj la automosor lăsat fără tracțiune la 80 de m se angajează în limită de viteză și nu mai poate redresa.

Hodea Dorel n. 2.01.1956 Roman, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1979.

În 1979 C.I.P.A. brevet pilot profesionist. 1980 pilot remorcher Suceava și pilot sportiv planor. 1981 Suceava C-ul de Argint. 1982 Suceava pilot instructor avion remorcher. 1987 brevet instructor planor, a instruit la Suceava până în 1993. 1992 Suceava pilot comandant AN-2 parașutiști. Din iunie 1993 lucrează la Aeroclubul Iași ca instructor planor, pilot remorcher și pilot lansare parașutiști. Ore planor 700, avion 2500.

Hulubei Horia n. 1.11.1896 Iași, decedat la 22.11.1972 București, academician, savant în fizică atomică.

1908-1915 elev al liceului internat din Iași, face parte din grupul „Infraroșii” a lui Ion Romanescu, unde participă la construirea a trei planoare cu care zboară la Copou. 1916-1917 ca sublocotenent ia parte la luptele de la Mărășești, apoi în Franța ca pilot pe avioane Breguet până în 1918 când este rănit și primește Legiunea de Onoare. 1920 întors în țară face parte din Direcția Aviației Civile, inaugurând prima linie aeriană Budapesta-București-Istanbul. 1922-1926 la Iași face studii universitare, continuate la Paris în 1927 ca bursier la statului român. 1933 la Sorbona își ia doctoratul în fizică experimentală, în comisie fiind și Marie Curie. Din 1936 conduce la Sorbona un laborator de cercetări. 1937 este ales membru corespondent al Academiei Române și al Academiei Franceze de științe din Paris. Între 1936-1940 este profesor la Universitatea din Iași și apoi la București, până în 1948 când înființează Institutul de Cercetări de Fizică Atomică de la Măgurele, al cărui director a fost până la deces. Savant de renume mondial, din 1955 este membru titular al Academiei Române, al Academiei de Științe în New York și în Lisabona.

I

Iacob Cristian n. 25.09.1969 - Iași.

Inginer mecanic, șef promoție 1994 Iași. 1990 – Iași formare și brevet pilot sportiv instruit de Viorel Năstac și Petru Iftode. 1994 – Iași pregătit de Petru Iftode obține insigna de performanță C de Argint. Între 1994-1999 participă la patru competiții la Craiova și Iași, din care trei campionate naționale, cu clasări onorabile. 300 de ore de zbor și peste 3500 km distanță.

Iacobescu Gheorghe n. 2.05.1898, decedat la 30.01.1969 București. Șc. ofițeri aviație, promoția 1919.

1920 brevet observator și navigator. 1923 Tecuci brevet pilot militar (1919 sublocotenent, 1937 comandor). 1933 la Sibiu participă la primul remorcaj de avion, cu planorul pilotat de Egon Pastior, iar în 1948 este comandantul adjunct al taberei de planorism de la Calan. Profesor de navigație aeriană la școala de ofițeri aviație între 1935-1943, a fost navigatorul raidurilor celebre din perioada 1928-1935

(Raidul capitalelor europene 12000 km, cupa Micii Antante și cupa București-Paris și retur 1928-1929 cu Traian Burduloiu, cupa București-Roma în 1931 cu Alexandru Popișteanu locul I, și altele). În 1925 editează împreună cu Mihai Pantazi un volum de navigație aeriană, completat și îmbunătățit în 1937, iar între 1965-1969 lucrează cu Ovidiu Ionescu la strângerea datelor și editarea lucrării Construcții Aeronautice Românești 1905-1970. Lucrare de referință.

Om deosebit de politicos, un boem în viața militară, plin de modestie sufletească, a avut numai prieteni.

Iana Aurel n. 6.10.1952 Crețeni jud. Vâlcea.

Școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1976. Din 1976-1985 aviația sportivă. Instructor zbor avion la Ghimbav și Geamăna. Din 1984 și instructor planor la Geamăna. Pilot acrobat de excepție între 1980-1986 component de bază al lotului de acrobație. În 1981 locul I și campion balcanic la acrobație avion. Maestru al sportului avion. 1980-1984 comandat Aeroclub Pitești. Din 1985 se transferă la TAROM și devine pilot linie pe AN-2, BAC-111, din 1994 la Boeing 707. a totalizat până în 1998 6301 ore de zbor, din care 566 planor, 503 avion remorcher, 2653 avioane sportive (instructor și pilot de acrobație) și 3645 ca pilot de linie. Cu entuziasm pretinde că cele mai frumoase amintiri sunt legate de zborul cu planorul, în 1982 a obținut la Geamăna insigna de performanță C de Argint.

Ianovcic Leonid n. 23.11.1941 Chișinău, inginer.

1962 Craiova formare A, B, C cu instructorul Niculae Culeniu și în 1963 remorcaj avion cls. I și locul I la concursul de aterizare la punct fix. 1965 Iași insigna C de Argint. 1966 Iași-Râmnicu Sărat 200 km și 1975 țel fix dus-întors 150 km Clinceni-Alexandria-Clinceni. Între 1962 și 1980 a totalizat peste 200 ore cu planorul.

Iftode Petru n. 29.01.1951 Iași.

Calificări: 1969 Iași brevet pilot sportiv instruit de Gh. Gâlcă și apoi antrenament și performanță. 1977 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1978-1984 instructor Iași. 1979 C-ul de Argint. 1981 Iași pilot și instructor motoplanor, pilot de recepție.

Activitate profesională: 1984 instructor Oradea și din nou Iași până în 1995, când devine comandant al aeroclubului Iași până în 1999 la pensionare. Din 1989 pilot profesionist avion și remorcher Wilga.

Calificări sportive: în afara C-ului de Argint din 1979 obține în 1990 C-ul de Aur. Din 1991 este Maestru al sportului pentru planorism. Între 1992-1996 realizează toate cele trei Diamante.

Între 1984-1997 participă la 20 de concursuri de selecție, distanță, acrobație, campionate naționale și internaționale ale României și un campionat în Germania. În 1998 participă cu avion Wilga la raliul Dunăre-Mureș-Tisa.

A totalizat 2660 ore planor, avion 559. Zburător deosebit, muncitor, bun organizator cu mult simț al umorului, o prezență plăcută și tonifiantă, apreciat de colegi.





Ignat Costică n. 17.10.1923 Găinești jud. Suceava, decedat în 1993 la Găinești.

1942 Cucuteni-Iași formare A, B, C cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943-1944 Clinceni școala de instructori. 1944 Sânpetru instructor ajutor. 1948-1953 Timișoara instructor (instructorul lui Puiu Dumitru

viitor general aviator și director al Departamentului Aviației Civile). 1954-1955 Iași șef de pilotaj. 1955-1956 Călărași șef de pilotaj și până în 1958 responsabil tehnic, când părăsește aviația sportivă. A fost o prezență pitorească în planorism, mucalit și plin de vervă.

Ilie Aurelian n. 17.04.1957 Bârlad, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1980.

1981 Geamăna formare pilot sportiv planor cu instructorul Florian Covic. 1982-1992 Geamăna instructor avion și pilot remorcher planoare. 1992-2000 Geamăna instructor planor. 1984 Geamăna insigne C de Argint și 1986 pilot motoplanor. 1995 participă la Craiova la campionatul național de acrobație cu planorul. Pilot comandant AN-2, totalizează peste 3500 ore de avion și 500 la planor.



Iliescu Emil-Cornel n. 21.07.1926, decedat la 28.09.1999, inginer mecanic, Politehnica Timișoara, promoție 1953.

La Arad în 1940 (la vârsta de 14 ani) obține brevetele elementare A și B cu instructorul Petre Todoreanu și 1941 la Brad-Birtin brevet C planor cu același instructor. 1942-1943 antrenament. 1943-

1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1944 Petrești școala de planoare transport DFS-230 instruit de Eugen Costin și Mihai Făgăraș. 1951 Geamăna brevet pilot avion gr. II turism. Instructor de zbor la Timișoara 1948-1953. În 1949 insigne C de Argint. 1953-1961 inginer la serviciul tehnic al aviației sportive. 1964-1965 inginer la Ministerul Transporturilor și din 1965-1977 la Ministerul comerțului Exterior. Din 1977-1986 până la pensionarea definitivă inginer și pilot de recepție și control la uzinele de aviație I.C.A.-Brașov.

Pilot deosebit de talentat, a obținut în 1963 C-ul de Aur și două Diamante. Maestru al sportului în 1962 și în 1974 Maestru emerit al sportului. A realizat între 1963-1975 patru recorduri naționale și a participat între 1959-1979 la 21 de campionate naționale, internaționale, europene și un campionat mondial, cu rezultate de prestigiu (de trei ori campion național în 1960, 1965 și 1968 – în 1964 vicecampion al României și al Ungariei). Ca pilot de încercare la Ghimbav a transportat și a prezentat în zbor, în străinătate, planoare și motoplanoare, la saloanele internaționale de aeronautică de la Paris 1980, 1982 și 1984, Anglia 1981, 1983 și Danemarca 1982, în Irak 1979, în 1980-1981 India, la Hanovra în Germania 1980 și 1982 și în 1983 în Argentina la Cordoba. În afară de Australia, a cutreierat toate continentele. Ore de zbor planor 3632 cu 46 de tipuri, motoplanor 1274 cu 5 tipuri, avion 623 cu 17 tipuri.

Personalitate deosebită a planorismului nostru, cu larg orizont cultural, volubil, simpatic, tenace, un împătimit zburător.

Iliescu Ion n. 20.09.1910 București, decedat la 20.12.1992 București, subinginer electrotehnică.

1936-1937 asociația CFR Băneasa, pilot avion gr. II turism cu instructorii Milan Giosanu și Pufi Popescu. 1938 Dudești Cioplea brevetele elementare planor cu instructorul Valentin Popescu. 1942 Giulești școala oficială de instructori și remorcaj avion cls. I instruit de Ilie Stan și Mircea Cârstoiu. 1952 București parașutist turn gr. I. A profesat ca instructor: 1940-1941 Chitila-Economat și Giulești; 1942 Cucuteni-Iași; 1943-1944 Clinceni, școala P.T.T. 1945 pilot avion asociația C.F.R. Transport corespondență. 1946-1947 Giulești. 1948 tabăra Calan și 1949-1950 comandant Giulești și Dudești Cioplea. Fire blândă, modest și politic, a fost prețuit de elevi și colegi.



Iliescu Mihai n. 14.02.1923 Arad, decedat la 28.12.1995 Timișoara, liceul industrial.

1939 Arad formare A și B cu Petre Todoreanu. 1940 Sânpetru brevet C cu Vasile Scorțea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I cu Mircea Cârstoiu. 1944 instructor la Mocrea și Petrești-Dâmbovița, bre-

vet planoare transport cu Nicolae Cătană și Mihai Făgăraș. 1945 Frontul de Est pilot planoare transport militar și participant la pregătirea mitingul „Păcii”. 1948 instructor Timișoara. 1949 Tg. Mureș instructor DC la remorcaj de avion și C-ul de Argint. 1950 Giulești brevet pilot avion gr. II turism și instructor la Timișoara, din 1951-1956 la Timișoara șef de pilotaj. 1957 Baia Mare șef de pilotaj, după care lucrează la Comisia Județeană de aviație sportivă la Timișoara. A fost un pilot de excepție, zburând la mitinguri în formații de acrobație cu planorul (între 1949-1956). A participat la patru campionate naționale, cucerind titlul de campion național, la primul campionat organizat la Giulești în 1950. a realizat în 1949 un record de distanță pentru planor biloc neomologat din lipsă de interes. A totalizat între 1939-1959 peste 1000 de ore de zbor cu planorul (frate cu Emil Iliescu). „Motanul” cum era poreclit fiind un taciturn înțelept, a fost un coleg deosebit, calm și reținut, exemplu de modestie și caracter.

Ilovan Alexandru n. 5.09.1936 Prislop jud. Bistrița Năsăud, decedat în 1975 București, facultatea de litere și filozofie. 1953 Săliște-Sibiu formare A, B, C cu instructorii Mihașiu Stelian și Mircea Griva. 1955 Strejnic brevet pilot gr. II avion. 1955-1960 București antrenament și performanță, avion și planor. 1956 Dudești C-ul de Argint. 1960-1970 atașat cultural la Ambasada Română din Paris. Fire veselă, comunicativ, coleg și zburător apreciat. Decedează în condiții suspecte.

Ionașcu Adrian Aurel Victor n. 1962 Brașov, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1985.

1985 la Sânpetru formare pilot sportiv planor cu

Dumitru Munteanu și Țucă Gh. 1987 Sânpetru C-ul de Argint. 1989 Sânpetru școala de instructori planor. Din 1990 angajat aviația sportivă – instructor. 1987-1989 participă la un concurs de selecție unul de distanță și două campionate naționale. Din 1991 se stabilește în Germania. Ore planor 400, avion 200.



Ionescu Corneliu n. 1.01.1923 București, decedat la 2.04.1999 București, liceul teoretic.

1939 Dudești Cioplea brevetele elementare A și B cu instructorii Valentin Popescu și Gh. Brănescu. 1941 Sânpetru brevet C și școala de instructori cu Eugen Cernescu, Vasile Scorțea și W. Kasprzyk. 1942 Giulești remorcaj avion cls. I și II. 1942 Brad-Birtin instructor, 1943

Cernăuți, 1944 Dudești Cioplea. 1947 Direcția Generală a Aviației Civile și Centrul experimental Giulești. 1948-1949 instructor la Mocrea, demisionează și se consacră meteorologiei și construcției de plane la Reghin.



Ionescu Dumitru „John” n. 27.07.1955 București.

1974 Clinceni formare pilot sportiv planor cu instructorul Paul Manu. 1977 Sânpetru școala de instructori cu Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1978 – 1980 practică deltaplanismul. 1979 instructor planor la Balta Verde – Craiova. 1980-1991 Clinceni instructor. În 1981

obține C-ul de Argint și participă la două campionate naționale în 1982 și 1985. În 1991 emigrează în Canada.

Ionescu Ilie n. 2.08.1918, inginer electronist, școala superioară de electricitate din Paris.

1937-1938 obține în Franța brevetul C eliberat de F.A.I. 1938-1939 brevetul de pilot avion pentru avioane de turism, realizat în cadrul Politehnicii din Paris.

Ionescu Matei n. 25.01.1931 București, decedat la 2.11.1997 Tg. Mureș.

1949 Mocrea formare A, B, C și remorcaj avion cls. I și II cu Viorel Ciuhandu și Mircea Finescu. 1950 Sânpetru școala de instructori cu Mihai Adăscăliței și Ion Groza. 1950 ajutor instructor la Sânpetru și 1951 instructor la Iad-Bistrița și Tg. Mureș, după care părăsește aviația sportivă. Fratele lui Ionescu Corneliu.



Ionescu Mihai „Ciupi” n. 22.05.1919 București, decedat la 9.11.1984 București.

1940 A.R.P.A.-București și Alexandria, pilot gr. II avioane turism. 1941 Roșiorii de Vede perfecționare gr. III. 1942-1943 Ziliștea-Buzău școala de adjutanți aviatori, secția vânătoare. 1944 pilot observație. 1950 Giulești confirmare

instructor avion, lucrează ca instructor în 1950 la Ghimbav și 1951 la Geamăna-Pitești. 1952-1953 Giulești și din nou

Geamăna 1953-1954. la Strejnic 1955-1956, Giulești și Râmnicu Sărat. 1957 șef pilotaj Galați și Clinceni. 1958 la Călărași, 1959 la Clinceni și Strejnic, instructor șef. 1960-1962 Clinceni șef sector motor și din 1962-1974 comandantul Aeroclubului Aurel Vlaicu – Clinceni. 1974-1980 în Aeroclubul Central Român, inspector și comandantul detașamentului zbor cu motor. Pilot deosebit, acrobat de excepție, a participat la toate mitingurile între 1950-1980, stârnind admirație prin măiestrie. A fost antrenorul lotului național de acrobație și instructor de zbor de noapte. Mare prieten al planoriștilor, a fost între 1952 și 1977 un remorcher de plane deosebit. Apreciat de colegi și elevi pentru caracterul său integru, umorul de calitate și intuiția de mare instructor pedagog „Ciupi” a fost o figură respectată în aviația sportivă pentru calitățile sale. În cei 33 de ani de zbor efectiv, a acumulat 15000 ore de zbor pe 30 de tipuri de avioane zburate.



Ionescu-Conta Mugurel n. 24.04.1956 București, patru ani facultatea de aeronave București.

1974 Clinceni formare pilot sportiv cu instructorul Gh. Bărbuceanu. 1975 Clinceni remorcaj de avion clasa I. 1981 curs zbor instrumental și C-ul de Argint. 1989 Tg. Mureș școala de instructori cu Gh. Georgescu și Ștefan Togănel, 1991 Deva curs de acrobație

superioară cu instructorul Marian Simion. 1992 pilot recepție planor și motoplanor, instructor aparate ultra-ușoare și obține proba de înălțime pentru C-ul de Aur. Din 1989 angajat al Aeroclubului Central, 1989-1991 instructor Clinceni, apoi lucrează în centrală ca instructor coordonator, din 1991 inspector de zbor și licență de controlor de trafic aerian, iar din 1992-1995 adjunct al comandantului Detașamentului de planorism. Din 1995 devine șeful Serviciului de Asigurări a Securității Zborului – Brevete și Licențe din Aeroclubul României. A participat în 1976 la concursul național al „Tinerelor speranțe” de la Iași. 1984 la un concurs de selecție pentru campionatul național și la două campionate naționale de acrobație cu planorul în 1991 și 1993. În 1997 participă și absolvă la Paris, pe aeroportul de la le Bourget, cursul de specialitate de managementul investigării accidentelor și incidentelor aeronautice. Ore de zbor planor 2050, motoplanor 472, avion 156 și ultra-ușoare 440 (deltaplan, motodeltaplan, parapantă cu și fără motor, avioane ultra-ușoare, balon liber cu aer cald). Deosebit de politicoș și amabil, serios și de nădejde, îndrăgostit permanent de zbor.



Ionescu Ovidiu n. 13.11.1923 Caracal, decedat la 10.10.1989 București.

Pasionat sprijinitor al aviației, un dăruit, chinuit al pasiunii pentru zbor, un împătimit rar întâlnit. O infirmitate la mâna dreaptă l-a frustrat de practica pilotajului, sublimând cu resemnare în construirea de machete de avioane și plane, cu o meticulozitate de bijutier și cu un simț artistic desăvârșit. Și-a

derulat existența în mijlocul aviației și aviatorilor pentru a-și domoli pasiunea pentru zbor. A lăsat posterității o lucrare de

referință în domeniul aviatic „Construcții aeronautice românești 1900-1970” editată în limba română în 1970 și o ediție 1976 în limba engleză, cuprinzând perioada 1905-1975, într-o remarcabilă prezentare grafică, în colaborare cu comandorul Gică Iacobescu. Din păcate bogatul material documentar aviatic pe care l-a adunat cu pioșenie și tenacitate, s-a irosit după decesul său. A zburat de câte ori a avut prilejul, ca pasager, cu avionul și planorul pentru a-și alina suferința pentru zbor.

Ionescu Petre n. 11.03.1922 București, decedat octombrie 1986 București, școala de ofițeri aviație, promoție 1944.

Instructor de zbor în aviația sportivă între 1948-1958 la Giulești, Strejnic și Ghimbav. 1958-1960 șeful departamentului de zbor cu motor în Centrala Aviației sportive. 1960-1978 până la pensionare a lucrat la AVISAN (aviația sanitară) pe avioane și în special pe elicoptere (1972-1978). Remarcabil zburător și coleg, între 1948-1958 a fost pilot remorcher de planoare, apreciat și iubit de planoriști, pe care și el i-a apreciat în mod deosebit.



Ioniță Gabriel Grigore n. 16.03.1955 București, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1978.

1974 Clinceni brevet pilot sportiv planor cu instructorul Gh. Savastre. 1978-1981 Geamăna instructor de zbor și pilot remorcher. 1981 Clinceni calificare instructor planor (examen C.I.P.A.) și C-ul de Argint. 1981-1985 București șeful detașamentului de planorism din Centrala Aviației Sportive. 1985 TAROM pilot BN-2 și AN-24, până în 1994 când se transferă la ANTARES, unde lucrează până în 1996 ca pilot de linie comandant pe Beechcraft-1908. Apoi 1996-1997 la DACAIR și din nou TAROM. Ore planor 450, avion 5200.

Iorgov Cristian n. 28.12.1972 Arad.

1988 Arad brevet pilot sportiv planor la 15 ani instruit de Zoltan Tamaș. 1989 C-ul de Argint la 16 ani. 1991 Sânpetru curs instructor planor cu instructorii Dumitru Munteanu și Victor Dumitrescu. 1992 C-ul de Aur și un Diamant. 1992-1997 Arad instructor voluntar. Din 1990-1999 a participat la trei clasamente de distanță, trei campionate naționale și unul de selecție cu clasificări meritorii, în 1999 ocupă locul II din 14 concurenți la campionatul național de viteză și distanță.

Irimescu Grigore n. 1915 București, decedat în 1988 R.F. Germană, profesor de educație fizică și sublocotenent în aviație ajuns la grad de colonel.

1943-1944 Clinceni remorcaj avion cls. I instruit de Mircea Cârstoiu. 1944 Sânpetru comandantul școlii. 1948 instructor Dudești Cioplea. 1948-1949 Popești Leordeni și Clinceni brevet pilot avion gr. II turism și bimotoare ușoare. 1950-1960 pilot bimotoare la escadrila specială M.I., ajunge la gradul de colonel – șef al escadrilei speciale, după care se pensionează tranzitoriu și lucrează în cadrul O.N.T.

Iosup Ioan n. 28.02.1936 Iași.

1955 Iași formare A, B, C cu Vasile Coțofană. 1963 Iași C-ul de Argint. 1967 Cluj zbor instrumental cu instructorul Paul Cernișov. 1970 Iași curs acrobație instruit de Gh. Gâlcă. 1973 Iași 300 km un Diamant. 1976 proba de câștig înălțime de 3000 m în undă. A participat între 1971-1976 la trei concursuri de selecție și trei campionate naționale și internaționale ale României pe locuri fruntașe sau onorabile. 1214 ore de zbor planor.

Ispirescu Mihai n. 8.11.1957 Amara jud. Ialomița, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1983, pilot AN-2.

1983-1984 Suceava C-ul de Argint și școala de instructori planor cu Marian Simion și Petru Boboc la Clinceni. 1985-1987 instructor în Centrala Aeroclubului București. 1988-1991 centrala A.C.R. șef departament planorism. 1989 comandant avion remorcher. Ore planor 800, avion 1800.

Istrate Cristian n. 6.05.1959 București, facultatea de informatică, profesor la Tg. Mureș.

1977-1978 Tg. Mureș brevet pilot sportiv cu instructorul Francisc Bardoși. 1980 Tg. Mureș C-ul de Argint. 1981 Tg. Mureș parașutist sportiv până în 1994 a efectuat 142 de salturi. 1992 Tg. Mureș C-ul de Aur și un Diamant. 1981-1982 calificare motoplanor cu instructorii Eugen Oprea și Eugen Cirezaru. 1994 curs instructor. Din 1994 instructor planor voluntar la Tg. Mureș și Maestru al sportului. Între 1989-1998 a participat la 19 competiții de selecție clasament de distanță, acrobație și campionate naționale și internaționale ale României obținând clasificări onorabile (1996 locul II la clasamentul de distanță descentralizat). Total ore planor până în 1999 aproape 1500.

Istrate Ilie n. 25.07.1921 Stoina jud. Gorj, profesor de educație fizică, promoție 1945.

1942-1943 Giulești A, B, C și școala de instructori cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943 și 1944 instructor la Sânpetru și Petroșani. 1958-1962 inspector în Ministerul Învățământului. 1962-1974 membru în Comitetul Olimpic Român și din 1974 secretar general al comitetului, până în 1981 la pensionare. A participat ca specialist la Olimpiadele de la Roma, Tokio, Mexic, München, Montreal și Moscova. A făcut comunicări la congresele internaționale de la Paris, Zürich și Eindhoven.

Istrate Petre n. 3.10.1921 Ciovărnășani jud. Mehedinți, decedat la 4.03.1998 București.

1941 Clinceni pilot gr. II avioane turism. 1942-1944 Buzău școala de perfecționare și adjutanți aviatori. Aviația de asalt. 1946-1948 comandant aeroport Arad și școala Câmpina. 1949-1950 Mocrea pilot remorcher și instructor la Strejnic. 1950-1961 șef serviciu navigație Aviația Sportivă. 1962-1972 comandant al Aeroclubului Central și secretar general al Federației Aeronautice Române. A participat la congresele FAI de la Atena, Tel-Aviv, München, Lucerna, Londra și Helsinki, la conferințele internaționale de zbor cu motor din Bulgaria, Yugoslavia, Polonia, URSS, Cehoslovacia, Ungaria, R.D.G. și Franța.

Iulius Laurențiu n. 18.10.1924 Ploiești, liceul teoretic,

școala de ofițeri activi aviație Buzău, promoție 1947.

1941-1942 Dudești și Giulești brevetele elementare A și B cu instructorii Mihai Adăscăliței și Nicolae Căndea. 1942 Roșiorii de Vede brevet pilot avion gr. II. 1943 Petrești antrenament avion. 1943-1944 Clinceni școala de instructori planor și remoraj avion cls. I cu instructorul Marcu Mihăilăuță și la Petrești remoraj de avion cls. II. 1945-1966 aviația militară pilot comandant LI-2 parașutiști și din 1964-1966 pilot elicopter. Pensionat medical. Fiica sa Laura Stanciu, pilot planorist de performanță, fiul Traian inginer de aviație și pilot comandant instructor la TAROM, decedează în 1989 la Otopeni cu Tupolev 154 într-un zbor de control tehnic (oprit motoarele în panta de decolare).

Ivan Dumitru n. 13.11.1920 București, inginer.

1939 Câmpina brevetele elementare A și B planor cu Nello Bucevski. 1940 Giulești brevet pilot gr. II avion. 1941 Ghimbav antrenament avion. 1942-1943 Ziliștea-Buzău școala militară de pilotaj brevet observație. 1944-1946 membru în conducerea aviației C.F.R. 1946-1947 pilot aviația CFR. 1947 reînființează Federația Aeronautică Română și devine secretar general FAR, până în 1952. 1950-1952 Vicepreședintele al C.C.A.S. (Comisia Centrală a Aviației Sportive). 1958-1988 membru al comisiei federale de aeromodel și rachetomodel. Din 1983 permanent participant la întâlnirile anuale ale foștilor planoriști.

Ivanovici Constantin n. 15.10.1923 Băilești jud. Gorj, decedat la 4.03.1998 București, școala de ofițeri aviație promoție 1946, inginer construcții aeronautice promoția 1956.

Din 1956-1984 inginer de recepție și control la sol și în zbor. A realizat în zboruri de recepție cu avioane și planoare 6700 ore de zbor, din care 1700 ore planor, 48 de tipuri aeronave și 17 prototipuri. 1964-1981 director aviația sanitară AVIASAN. 1981-1987 director compania de transport public L.A.R. 1983-1987 editează calendare cu biografii ale zburătorilor și constructorilor români, și în 1988 un amplu album cu date și portrete ale aviatorilor celebri din România. Fiul celebrului Petre Ivanovici.

Ivanovici Petre n. 27.04.1898 Băilești, decedat la 1.02.1936 Munții Cernei.

1921 Tecuci formare pilot, perfecționare și instructor. 1923 brevet militar. 1924 pilot vânătoare. 1925 trece cu avionul pe sub podul de la Cernavodă. 1926 adjutant și instructor la vânătoare. 1933 cu Mihai Pantazi și Max Manolescu întreprind raidul African – București până la Malakal și retur, iar în 1935 raidul București – Lacul Victoria și retur cu Irina Burnaia pe avion IAR-22. 1934-1935 remorcă planorul pilotat de Valentin Popescu la mitingurile de la Băneasa și fac împreună turul orașelor, realizând și primul remoraj peste Carpați.

Decedează în 1936 într-un accident în Munții Cernei din cauza ceței. Prin strădania și stăruința fiului său ing. Constantin Ivanovici din 1995 liceul din Băilești poartă numele lui Petre Ivanovici.

J

Jacobs Hans n. 30.04.1907 Hamburg, decedat la 24.10.1994 la Siegen – Germania, inițial inginer de construcții navale, în 1927 vine la Wasserkuppe unde face pasiune pentru planorism și construcția de planoare, devenind cel mai talentat și fecund constructor de planoare interbelic.



1931 familiarizat cu construcțiile de planoare editează lucrarea „Practica de atelier pentru construcția de planoare”. 1931-1932 proiectează și construiește planoarele Röhndler și Röhnbussard, precum și hidroplanorul experimental Seeadler. 1935 creează bilocul de școală și performanță Kranich, care va face epocă și va fi competitiv până după anii 60’ (îmbunătățit în trei variante). 1936 planorul total acrobatic Habicht, o bijuterie a genului. 1937 superplanorul de performanță Reiher cu finețea 33 la limita maximă a profilurilor de aripă clasice. 1938 planorul de performanță de mare serie Weihe. 1939 Olympia Meise special proiectat pentru întrecerile olimpice, copiat și în străinătate sub diverse variante. Una din realizările sale a fost introducerea frânelor aerodinamice tip DFS în 1936, care s-au răspândit pe tot globul și echipează cu randament și planoarele ultramoderne ale sfârșitului de secol.

Jiga Gheorghe n. 18.02.1915

Beclean jud. Brașov.



1940 Sânpetru formare A, B, C instruit de Vasile Scorțea și școala de instructori cu Eugen Cernescu și W. Kasprzyk. 1941 instructor Arad. 1942 Mocrea-Arad instructor și 1943-1945 șef de pilotaj, iar din 1946-1947 comandant. 1948 Turnu Severin comandant. 1949-1950 Iad-Bistrița comandant. 1951 instructor șef la Sânpetru. 1952 Mocrea comandant și 1953 Iași instructor. 1953-1954 Săliște-Sibiu șef de pilotaj. 1955 Mocrea comandant și apoi 1955-1957 Arad comandat. 1958-1959 Oradea instructor organizator U.C.F.S. În 1952 la Mocrea este arestat și ținut abuziv în închisoarea securității din Arad, patru luni, pentru o imaginată tentativă de „fugă” cu planorul, în urma unui zbor termic de durată de șapte ore în regiune. Bun zburător și coleg, un excelent gospodar.

Jozsa Alexandru n. 6.03.1929

Luduș, decedat la 18.06.1970 Tg. Mureș



1946 Tg. Mureș formare A și B cu Ferencz Trosner. 1947 Clinceni certificat C cu Attila Csomos. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori cu Eugen Cernescu. Din 1949-1952 instructor la Timișoara, Tg. Mureș, Sibiu și Sânpetru. 1952-1953 Iad-Bistrița șef de pilotaj și comandant în 1955, apoi 1956 Săliște instructor șef. 1957-1958 Sânpetru șef de pilotaj. 1959-1962 Tg. Mureș șef de pilotaj și din 1962-1970 comandant aeroclub. În 1956 la Săliște face un curs de acrobație superioară, iar în 1960 devine pilot remorcher. A fost un pilot de performanță talentat. 1950 Sibiu C-ul de Argint. 1966 C-ul de Aur și un Diamant. 1966

Maestru al sportului. Între 1960-1968 a participat la șapte campionate naționale și internaționale ale României, totdeauna clasându-se pe locuri fruntașe. A participat și la patru tabere de undă lungă între 1956-1967. instructor deosebit, un magician al instrucției la fanion și apoi la dublă comandă, intuitiv și plin de fler, a fost apreciat și iubit de elevi și colegi pentru umorul său sănătos, veselia și comunicativitatea lui. A format peste 500 de piloți bine pregătiți și a fost un valoros pilot acrobat. Peste 2500 ore planor și 100 avion. A fost victima unui accident stupid. „Sony” o frumoasă și luminoasă amintire pentru toți cei care l-au cunoscut.

Jumolea Aurelian n. 9.09.1935 București.

1952 Tg. Jiu formare A, B, C planor cu Alex. Tordai. 1953 pilot gr. II avion în continuare școala de bimotoare transport public la Popești Leordeni până în 1955. din 1956-1960 pilot linie la TAROM avion LI-2. 1960-1974 aviația sanitară. 1974-1977 aviația utilitară Iași. 1977-1986 aviația sportivă, instructor motor și pilot remorcher Suceava și Iași. A totalizat 18000 ore de zbor în 34 de ani de zbor.

Jumolea Adrian n. 1963 Iași, inginer, fiul lui Aurelian Jumolea.

1979 Suceava formare pilot sportiv cu instructorii Ioan Gheorghiu și Romeo Simion la planor. 1980-1990 pilot de performanță în 1981 Suceava obține C-ul de Argint. A participat între 1987-1990 la șase concursuri de selecție, distanță descentralizat, din care trei campionate naționale cu clasări foarte onorabile.



Jurcă Chirică Fernanda n. 21.06.1958 Petrila jud. Hunedoara, educatoare.

1976 Deva pilot sportiv planor instruită de Ion Porumbu. 1978 Baia Mare remorcaj avion și curs de performanță cu Vasiliu Bochiș. 1989 Tg. Mureș curs și examen instructor cu instructorii Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1990-1993 instructor la Clinceni și 1993-1996 inspector la departamentul planorism. Pleacă prin demisie. Pilot de performanță de excepție, în 1978 obține C-ul de Argint. 1987 C-ul de Aur și 1982-1993 toate cele trei Diamante, fiind prima femeie din România posesoare a tuturor diamantelor. 1988 obține titlul de Maestru al sportului. Între 1979 și 1996 când s-a retras în plină glorie, a participat la 34 de concursuri, campionate naționale și internaționale în țară și peste hotare, totdeauna pe locuri fruntașe. A fost de șase ori campioană națională: în 1982, 1990, 1992, 1993, 1995, 1996 și o dată vicecampioană în 1994. În Turcia campioană în 1994, de asemenea vicecampioană la Gyor, la concursul țărilor socialiste din 1980. A fost primul pilot din România care a efectuat zboruri de peste 600 km distanță. A participat în Franța în 1990, 1991 și 1993 la concursuri internaționale de zbor alpin. Între 1979 și 1987 a realizat șase recorduri naționale la planor monoloc și două biloc, printre care 7711 m înălțime absolută.

Talent descoperit și antrenat de Mircea Finescu a acumulat peste 2000 de ore de zbor și 35000 km parcursi. A lăsat o dâră luminoasă în planorismul românesc prin prestațiile sale de excepție. Luptătoare dâră și tenace și-a apărut opiniile cu tărie și și-a creat adversități.



Jurcă Marcel n. 20.01.1923 București, dec. 20-10 2001 Paris, studii politehnice Franța

Tatăl ofițer de carieră, originar din Rășinari Sibiu. Mama profesoară liceu.

1938-1940 Sânpetru formare A, B, C instructori V. Scorțea, Nic. Blebea și Eugen Cernescu. Realizează proba de cinci ore durată pentru C-ul de Argint. 1940 Roșiori de Vede brevet gradul I avion instructor Horia Tătaru pe avion RWD-8. 1941 Alexandria brevet gr. II avion Fleet instructor lt. av. Silviu Turcaș. 1941 Buzău școala militară de pilotaj. 1942-1943 Ziliștea Buzău școală adjutanți aviatori, brevetat pilot de război pe avion PZL-11F. 1943 Krozno-Polonia specializare avion Junkers-87 „Stukas”. 1944 Balomir specializare avion bimotor de asalt Henschel-129 cu care, lăsat de un motor în misiune de luptă, la 21 decembrie, aterizează forțat în liniile germane și este internat în lagăr, în Austria, și apoi în vestul Germaniei, de unde este eliberat în 1945 de armata americană. 1946 se stabilește în Franța. 1947 instructor de zbor cu motor la Saint Cyr, după care termină studiile politehnice. 1950 începe construcțiile de amatori cu avionul Tempete, cu motor de 65 CP, și, până în 1990, continuă reconstituirea avioanelor celebre la scară 3/4, realizând 17 tipuri, în special cele din al doilea război mondial (Me-109G, FW-90 și 190, Spitfire, P-40, Curtis, Mustang, Autan, Zephir, Sirocco etc.), în 172 de exemplare. Planurile complete au fost puse la dispoziția constructorilor amatori de pe toate meridianele globului.

În 1971, la invitația lui Ion Bobocel, președintele Federației de Modelism, vine în România cu patru avioane construite de el, dintre care două girocoptere, pe care le prezintă la un miting la Arad, pentru restul orașelor programate inițial, pentru demonstrații, se renunță din lipsa avizului Securității Statului. În iunie 2000 revine în țară pentru scurt timp și vizitează locurile adolescenței și tinereții (Sânpetru, Sf. Gheorghe, Buzău și București).

K



Kasprzyk Witold n. 1902 Polonia, decedat în 1982 Seattle U.S.A.

Inginer Politehnica din Zürich. A avut un rol important în dezvoltarea planorismului interbelic din Polonia împreună cu Gora, Minarski și Zabski, atât ca pilot cât și constructor. La invadarea țării sale de către Germania în septembrie 1939 se refugiază în România cu un mic avion RWD-8 și se stabilește la Sânpetru, unde rămâne până în 1945 la terminarea războiului, când se reîntoarce în patria sa. 1940-1945 șef de pilotaj la Sânpetru, unde impulsionează construcția în serie a planorului polonez Salamandra și editează cursuri pentru instructori. Hărțuit de serviciile secrete germane, în lunile august-noiembrie 1942 lucrează în mijlocul munților la școala de la Petroșani și este salvat de Wolf Hirth prin firele nevăzute ale Masoneriei internaționale. Revenit la Sânpetru începe construirea unui planor de performanță WK-4 care va fi terminat în 1953 la Reghin de Vova Novițchi. În perioada cât a stat la Sânpetru „Moșu” cum i se spunea, a depus o muncă de îndrumare competență

în instruire și construcții, inovațiile și sfaturile sale contribuind mult la propășirea planorismului nostru. A inițiat în tehnica de rafinament a zborului de performanță predând cursuri de înaltă ținută. În 1947 revine pentru scurt timp în România în calitate de consilier tehnic la Ambasada Poloniei și participă la campionatul internațional al Poloniei, traversează cu planorul Marea Baltică în Suedia, unde rămâne pentru scurt timp, apoi emigrează în U.S.A. și se stabilește la Seattle, la uzinele Böeing. Aici i se pune la dispoziție o secție de cercetare și experimentări unde construiește un planor tip aripă zburătoare și experimentează diferite sisteme de hipersustentație pentru avioane grele. Sistemele au fost brevetate și aplicate cu succes la avioanele de mare serie.



Kiss Arpad n. 6.02.1933 Cluj, decedat octombrie 2001 Cluj.

1951 Dezmir formare A, B, C, instruit de Alex. Macsek, și Popești Leordeni parașutism aeronavă gr. II. 1956 Sânpetru remoraj de avion cls. I și 1957 zbor instrumental cu instructorii Alex. Jozsa, Bela Ambruș și Romeo Vlădescu. 1962 Dezmir insigna C de Argint. 1981 Arad acrobație elementară planor cu Eduard Benkö. 1974-1995 deltaplanism. Este primul deltaplanist din România care a luptat pentru răspândirea lui, a construit primele deltaplanelor din țară, printre care și un biloc pentru formare. Din 1983 zboară cu motodeltaplanul. Este Maestru al sportului la parașutism. Peste 3500 de lansări cu deltaplanul, în care a acumulat peste 130 de ore de zbor la pantă și termică. Dăruit zborului silențios a scris „Bazele deltaplanismului”.

Kiss Levente n. 3.07.1968 Arad, tehnician.

1984-1985 Arad formare pilot sportiv cu instructorul Zoltan Tamaș. 1988 Arad C-ul de Argint, între 1988-1990 a participat la trei clasamente de distanță descentralizată și trei campionate naționale de tineret și seniori. 400 ore de zbor și aproape 5000 km în zbor de distanță.

Kocsis Karol Iosif n. 5.06.1930 Sânpetru, decedat la 4.01.1991 Sânpetru.

1948 Timișoara formare A și B. 1949 Dezmir brevet C. 1949-1950 Petroșani curs instructori. 1950-1951 Sânpetru instructor. 1952-1958 Iad-Bistrița, instructor, revine la Sânpetru instructor în 1961 obține C-ul de Argint în 1964 la Sânpetru. 1968-1972 Sânpetru mecanic auto și avion.

Korabian Gheorghe n. 21.01.1921 Cluj, facultatea de litere și filozofie, profesor de liceu.

1947-1948 Dezmir formare A, B, C instruit de Th. Comeșan și Bela Bartha. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori instruit de Eugen Cernescu. 1950 Dezmir C de Argint. 1950 Giulești formare pilot avion gr. II turism cu instructorii Nicolae Butnărescu, Mircea Păun și Vasile Petrila. Instructor în 1949 la Iad-Bistrița, 1950-1951 Cluj, 1952 Timișoara șef de pilotaj. 1953 Dezmir instructor, 1954 Mocrea șef de pilotaj. 1955 Deva comandant și Dezmir 1956-1957, în 1958 la Săliște instructor. A format 160 piloți planor. Din 1979-1990 îl pasionează deltaplanismul unde realizează peste 300 de lansări la panta de la Dezmir.



Kronfeld Robert n. 5.05.1904 Viena, decedat 12.03.1948 Alton – Anglia.

1927 obține brevetul C la Rossiten în Germania și introduce remorcajul planoarelor cu automosorul. 1928 ia parte la concursul de la Röhn, unde folosește pentru prima dată variometrul în ascendențe termice și realizează o distanță de 41 de km, 660 m înălțime și durata peste 7 ore. Devine ajutor instructor la Wasserkuppe și ia parte la o expediție de zbor în Alpi. 1929 realizează un record mondial de distanță de 102 km apoi 143 și 150 km atingând și înălțimea maximă de 2560 m.

1930 la 28 august traversează Alpii și i se decernează „Pocalul Hindenburg”. 1931 obține insigna de performanță C de Argint cu nr. 2 și premiul ziarului englez „Daily Mail” pentru dubla traversare cu planorul a Canalului Mânecii. În 1932 în luna iulie i se rupe în nori planorul Austria de 30 de m anvergură și se salvează cu parașuta. 1933 părăsește Germania din motive rasiale și se stabilește pentru un an în Austria și intuind pericolul nazist, emigrează în Anglia, care în 1939 îl va adopta definitiv, dându-i cetățenie engleză. 1934-1936 face propagandă pentru planorism în turneele efectuate în Franța, Anglia și Norvegia. 1934-1948 dezvoltă planorismul în Anglia și experimentează numeroase aparate de zbor. Din 1939 servește în Royal Air Force cu gradul de maior. După 1945 se ocupă de construcții de aeronave și ca pilot de încercare. La 12.02.1948 în timpul unui zbor de încercare a unei aripi zburătoare, se accidentează mortal. În amintirea sa la Orlinghausen în Germania (unde se află cea mai mare școală de planorism din lume) se organizează anual Memorialul Robert Kronfeld, iar o stradă îi poartă numele. Din 1989 Guvernul Austriac instituie Cupa Robert Kronfeld cu ocazia campionatului mondial ținut la Winerneustadt.

Krupka Lothar n. 1954 Brașov.

1970 Sânpetru formare pilot sportiv instruit de Coco Andrei și Romeo Vlădescu. 1973 Sânpetru C-ul de Argint. 1974 participă în Germania la Bautzen Klix la un concurs de juniori și în același an la campionatul național de la Iași unde la proba a doua vine la aerodrom cu înălțime prea mică deasupra orașului și aterizează printre blocuri, distrugând numai planorul. Pentru aceasta este îndepărtat din planorism.

L

Lazara Nicolae n. 28.10.1922 Bazargic jud. Durostor. decedat la Sibiu în Mai 2001

1942 Dudești Cioplea formare A și B cu instructorul Mihai Adăscăliței. 1943-1944 Clinceni școala de instructori automosor cu instructorul Tiberiu Ardeleanu. 1955 Ghimbav remoraj avion cls. II, acrobație. A lucrat ca instructor în aviația sportivă în 1944 la Vărădia, 1948 Reșița, 1949-1951 Timișoara. 1951-1952 Șura Mică Sibiu, 1953-1955 Săliște Sibiu. A format 350 de piloți.

Lăzăroaie Eugen n. 1956 București.

1974 Clinceni formare pilot sportiv instruit de Gh. Bărbuceanu. 1977 C-ul de Argint. 1976 record viteză triungihi 100 km biloc ca pilot secund. 1979 Iași campionat național. 1980 Iași campionat internațional. 1981 Sânpetru tabăra de

undă lungă și un diamant pe triunghi de 300 km. În 1993 emigrează în Canada cu alți doi planoriști. Peste 500 de ore de zbor.

Ledeganck Alfred n. 21.05.1909 Bruxelles, decedat în 1994 Quebec Canada, inginer.

Trăiește în Belgia până în 1920 când se mută în Germania. 1925 face cunoștință cu planorismul. 1927-1928 la Wasserkuppe obține brevetele A, B, C și construiește un planor. 1929-1935 Politehnica din Darmstadt, specialitate aviație. 1930 solicitat de grupul etnic german din Codlea, vine în România împreună cu Otto Bellinger pentru trei luni, construiesc un Zögling la Codlea cu care zboară prin împrejurimi. 1931 revine în România și în iulie face o demonstrație cu planorul la Sinaia în fața Castelului Peleş și se fotografiază în fața planorului cu Regele Carol al II-lea și fiul său Mihai. Devine referent de specialitate pentru planorism la asociația ARPA. Continuă să lucreze în planorism în Germania până în 1945 când emigrează în Canada la Montreal și apoi la Quebec.

Leș Gheorghe n. 11.07.1923 Oradea, decedat în 1978 Oradea, lăcătuș – școală profesională.

1949 formare A, B, C. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori. 1952-1955 instructor Câmpina. 1956 Tg. Mureș comandant. 1957-1961 Strejnic instructor. 1961-1963 Sânpetru instructor. 1957 Strejnic C-ul de Argint.

Leu Ion n. 18.01.1935 București, tehnician foto – M.A.I.

1952 Popești Leordeni parașutist gr. II aeronavă și Dezmir Cluj planorist A, B, C instruit de Stelian Mihuțiu. 1953 Cioplea remoraj de avion cls. I, acrobație, zbor fără vizibilitate. 1953-1970 antrenament și performanță. 1953 Dudești C-ul de Argint. 1965 record planor biloc, viteză pe triunghi de 100 km cu Mihai Bâdea.



Lie Octavian n. 1.10.1932 Sebeș jud. Alba, decedat la 22.09.1994 Brașov, inginer constructor, promoție 1957.

La Petroșani 1951 formare A, B, C cu Francisc Wolf și Gh. Botez. 1959 Sânpetru brevet plutit C cu instructorul Romeo Vlădescu. 1963 Sânpetru remoraj avion cls. I. 1966 zbor fără vizibilitate. 1967 Ghimbav parașutist gr.

II aeronavă. Talentat pilot de performanță în 1964 la Sânpetru obține C-ul de Argint și în 1977 C-ul de Aur. În 1978 un Diamant. 1980 Maestru al sportului. Între 1971-1978 până când o afecțiune cardiacă l-a despărțit forțat de zbor a participat la opt campionate naționale și internaționale ale României, clasându-se pe locuri fruntașe (de două ori locul trei). În 1976 în formație de trei planeare Foka, realizează de la Sânpetru un triunghi de 300 km pe ruta Tg. Mureș-Ciceu-Sânpetru. Conduce delegațiile noastre de concurenți la două concursuri în Germania în 1975 și 1976 și în 1979 este arbitru șef la Balcaniada de planorism de la Iași. Membru în comisia de aviație a jud. Brașov și cea de istorie a aviației. Distins și competent comentator la mitingurile de aviație din toată țara între 1973-1985. Fire veselă, comunicativ, cu un farmec

deosebit, a încântat cu vocea sa, acompaniindu-se la acordeon, multe din reuniunile aviatice din anii 1970-1993. „Tavi” a fost un zburător deosebit și un coleg apreciat de toți cei care l-au cunoscut. Necruțătoarea afecțiune cardiacă, l-a răpit prematur dintre noi și a lăsat pentru toți colegii un gol de neînlocuit. Peste 1300 ore de zbor pe 15 tipuri de planeare, din care 600 ore de zbor alpin, peste 12000 km în zbor de distanță.



Lilienthal Otto Karl Wilhelm n. 23.05.1848 Anklam-Germania, decedat la 9.08.1896 Rhinower.

De origine suedeză, inginer, pasionat de zbor, editează la Berlin în 1889 lucrarea „Zborul păsărilor ca bază a artei de-a zbura”. 1891 execută primul

zbor cu un planor construcție proprie, realizând o distanță de 15 m. Între 1893-1895 depășește distanța de 350 m lansându-se de pe un deal. Planorul tip balansoar se pilota prin schimbarea centrului de greutate cu ajutorul corpului, decolarea și aterizarea se efectuau pe picioare. Între acești ani, realizează peste 2000 de lansări reușite, cea mai lungă distanță parcursă fiind 500 m. La 9.08.1896 la o lansare la Rhinower, lângă Berlin, se accidentează mortal, ultimele lui cuvinte de sub pasărea zdrobită fiind „trebuie aduse jertfe”. Între 1891-1896 poartă o intensă corespondență cu Constantin Bălăceanu Stolnici, căruia îi dă sfaturi din experiența sa și schițe pentru construirea celor cinci planeare realizate de boierul Bălăceanu la moșia sa de la Stolnici. În memoria „părintelui zborului uman” F.A.I. înființează „Medalia Lilienthal” cea mai înaltă distincție ce este acordată destul de rar, celor mai buni planoriști din lume.

Lingureanu Sorin n. 2.12.1974 București.

Facultatea de automatizări și calculatoare Iași promoție 1998.

1992 – Iași formare pilot sportiv instruit de Nicolae Obadă. 1994 obține insigna de performanță C de argint cu același instructor. 1998 participă la campionatul național de la Iași în afara concursului.

Lipovan Gheorghe n. 1908 Colmoșul Mare jud. Timiș, decedat în 1973 București, inginer.

Studiile superioare la Paris, unde între 1932-1934 obține brevetul C la școala de la Banne d'Oranche. Rămâne un pasionat al planorismului. Reîntors în țară în 1934 se stabilește la Colmoșul Mare, de unde ia legătura cu Aeroclubul Regal român, AVIACHIM, Aeroclubul Albastru-Sibiu, Brașov și asociațiile aviatice C.F.R. și A.R.P.A., publicând articole de propagandă pentru planorism, până în 1940 în revistele Aripa Olteană, AVIACHIM, și ziarul Curentul. Editează la Timișoara în 1935 și 1936 „Zborul fără motor” și „curs practic pentru pilotarea planearelor”, iar în 1937 la Cartea Românească București – „Planorul” și în revista „Cerule nostru” – contribuții la istoria zborului fără motor din România. 1939-1940 predă la Cluj la școala de planorism cursuri de tehnica pilotajului. Între 1934-1944 ține conferințe de câte ori are prilejul făcând propagandă pentru planorism. În 1966 editează la Timișoara lucrarea „Traian Vuia” pionier al aviației moderne. A fost un mare propagan-

dist al planorismului. Își doarme somnul veșnic în comuna sa natală.



Luca Mitliade n. 1923.

1940 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Nicolae Blebea și în continuare școala de instructori cu Eugen Cernescu și Witold Kasprzyk. 1941 Petroșani instructor. 1942 Sânpetru, 1943 Cucuteni Iași, 1944 revine la Sânpetru și zboară pentru brevetul gr. II, de unde în luna iulie de la Ghimbav fuge cu un avion Klemm-35 în Turcia.

Lungu Gheorghe n. 26.04.1920 Poenari Burchi jud. Prahova.

1941 Giulești asociația C.F.R. brevet pilot avion gr. II. 1942-1944 aviația militară bombardament picaj Frontul de Est 1943-1944. între 1945-1948 pilot la asociația C.F.R., 1948-1954 instructor avion și pilot remorcher planoare. 1964-1970 în centrală – inspector și 1970-1974 comandantul departamentului de zbor cu motor din aviația sportivă. 1950-1954 a pilotat și planoare Baby și Kranich. Zburător și coleg deosebit, apreciat mult de planoriști.

Lupaș Virgil Ioan n. 13.06.1957 Oradea.

1976 Oradea pilot sportiv planor instruit de Ion Porumb. 1978 Deva parașutist gr. II aeronavă. 1980 Deva C-ul de Argint. 1989 curs de instructor planor cu instructorii Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1990-2000 Oradea instructor. A participat la un concurs de selecție în 1983 la Geamăna și în 1994 la Cluj la un campionat național de acrobație cu planorul. 1980 a realizat proba de triunghi de 300 km pentru C-ul de Aur și un Diamant. A totalizat până în 1999 peste 1600 de ore de zbor cu planorul și 7000 km distanță.

Lupu Nicolae n. 18.12.1967 București, absolvent liceul de aviație I.R.M.A. București.

1984 Clinceni formare pilot sportiv planor, instructor Dumitru Ionescu. 1985 Clinceni brevetat pilot sportiv planor. Între 1990-2000 pilot antrenament și performanță, obține în 1990 insigne C de Argint. Între 1985-1992 practică deltaplanismul, realizând zboruri la panta de la Bunloc-Brașov. Ore zbor planor 320, deltaplan 10.

Lutsch Istvan n. 24.12.1921 Tg. Mureș, decedat în 1964 Tg. Mureș.

1942 Harmashatarhegy – Ungaria formare A, B, C și școala de instructori planor. 1943 la aceeași școală brevet pilot avioane turism. 1944 școala militară de pilotaj avioane bimotoare. 1948 Sânpetru reconfirmare instructor planor. 1951 Tg. Mureș parașutist aeronavă gr. II. A profesat ca instructor între 1948-1950 la Tg. Mureș unde, apoi a fost director între 1950-1954 și din nou 1960-1962. a obținut C-ul de Argint la Tg. Mureș în 1949 când a realizat și un record de distanță de 145 km la planor biloc împreună cu Mihai Iliescu. Ore planor 420, avion 160 și 7 salturi cu parașuta. Fire veselă, comunicativă, bun pilot și coleg, excelent gospodar, cu remarcabile trăsături de caracter a știut să fie un prieten de nădejde.



Lutsch Istvan-junior n. 29.06.1946 Tg. Mureș, conductor arhitect, fiul lui Istvan Lutsch.

1963 Tg. Mureș formare A, B, C cu instructorii Alex. Jozsa și Zoli Demeter. 1965 Tg. Mureș C-ul de Argint. 1968 calificare instructor planor instruit de Gh. Georgescu și Ion Șoflete și pilot avion gr. II la Clinceni. 1969 curs zbor instrumental și acrobație planor. 1971 Buzău parașutism militar. 1977 pilot comandant avion remorcher planoare. 1980 Arad pilot instructor motoplanor. A profesat ca instructor între 1969 și 1981 la Tg. Mureș și Dezmir. În 1983 a emigrat în Germania Federală. A acumulat la planor 1902 ore, motoplanor 138, la avion 114 și a executat 32 lansări ca parașutist militar.

M

Macarie Iuliu n. 1924 Reghin, decedat la 31.03.1983 București, doctor în medicină veterinară, profesor doctor la facultatea de Medicină Veterinară – București.



1942 Mocrea formare A, B, C cu instructorul Gh. Jiga. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I cu Mircea Cârstoiu și Marcu Mihăilău. 1944 instructor la Mocrea și 1948 la Reșița, după care se dedică profesiei de medic veterinar, devine profesor universitar, șef de catedră. Decedează prematur în urma unui atac de cord. 1953-1983 a format cu competență multe serii de studenți. Zburător talentat, bun coleg, cu un farmec deosebit. A totalizat cu planorul aproape 300 ore de zbor.

Macsek Sandor n. 2.07.1925 Cluj, decedat la 4.09.1989 Cluj, liceul industrial.



1942 Dezmir formare A, B, C cu instructorii Hye Gh. și Bela Bartha. 1944 instructor. 1948 reconfirmat instructor la Sânpetru și la Ghimbav pilot avion gr. II. A lucrat ca instructor în 1947 la Timișoara, 1948-1951 Dezmir, 1951-1952 Iad-Bistrița. Valoros pilot de performanță, în 1949 la Dezmir obține C-ul de Argint, iar în 1950 și 1951 realizează împreună cu Mircea Finescu două prețioase recorduri de durată la pantă, unul de 11 ore și al doilea de 17 ore, de asemenea, în aceeași formulă obține un câștig de înălțime de 3000 m în 1949 și în 1950 realizează un țel fix Cluj-Brașov. Ore planor 1950. a instruit cu competență peste 250 piloți A, B și C. Liniștit, calm, politicos și modest, a fost prețuit mult de colegi.

Maistrovici Gheorghe n. 26.07.1923 Balaci jud. Teleorman, economist.

1943 Dudești Cioplea formare A, B, C cu instructorul Gh. Brănescu. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I cu Mircea Cârstoiu. 1945 Ghimbav pilot avion gr. I. A lucrat ca instructor în 1944 la Caracal și

după 1948-1956 la Sânpetru, Dezmir, Geamăna, Tg. Mureș și Călărași. Ca pilot de performanță a obținut în 1949 C-ul de Argint. 1951 participă cu rezultate frumoase la cel de-al doilea campionat național de planorism, în cadrul căruia realizează un record de țel fix dus-întors București-Ciulnița 220 km și înălțime maximă în nori 4800 m. Liniștit, aproape timid, modest și disciplinat.



Maluțan Vasile n. 20.08.1943 Câmpu Lung Moldovenesc, decedat la 26.05.1995 Fundulea.

1961-1962 Clinceni formare pilot sportiv planor cu Ion Șoflete. 1963 insigne C de Argint Clinceni, 1968-1970 Clinceni pilot sportiv avion instruit de Gh. Lungu și Gh. Zavate. 1970 grup aviație Ministerul de Interne, specializare elicoptere. 1973 Ministerul Apărării – comandant echipaj elicoptere. 1974-1990 Flotila specială prezidențială – elicoptere. Din 1985 este considerat pilotul nr. 1 al președintelui pe care l-a luat de pe terasa Comitetului Central la 22 decembrie 1989 și l-a abandonat pe câmp lângă Târgoviște, insinuând un atac iminent al aviației de vânătoare. Februarie 1994 se pensionează cu gradul de comandor și până la stupidul accident, suspect, de la Fundulea, lucrează pe un elicopter ușor. Ore planor 96, avion 227, elicopter (pe 8 tipuri) 6240.



Manicatide Radu n. 17.04.1912 Iași, inginer constructor de aeronave, șef de promoție la „Ecole Aeronautique et construction Automobiles Paris” (1930-1934).

La 14 ani în 1926 câștigă primul concurs de planoare aeromodel organizat de Aeroclubul Regal Român, cu un aparat de concepție proprie. În 1927 zboară la Sinaia cu planorul RM-2 (tip Chanute) construit de el. 1930 la școala Mircea Cantacuzino – București obține brevetul de pilot gr. II pentru avioane turism. 1935-1937 construiește și încearcă în zbor la Otopeni avioanele RM-4 de 15 CP și RM-5 de 30 CP. În 1942 la Sânpetru obține brevetele elementare pentru planorism. 1943 experimentează tot aici planorul RM-10 „Rața” cu ampenajul în fața postului de pilotaj, din care va deriva în 1953 motoplanorul RM-12 cu motor de 20 CP. La comanda Ministerului Apărării în 1945, proiectează un planor de transport cu sarcină utilă de o tonă. Între 1934-1944 lucrează la uzinele IAR Brașov la avioanele de serie pentru aviația militară. După 1945 la București Băneasa și Pipera la ARMV și URMV până la pensionarea în 1976 în care perioadă dotează aviația utilitară cu celebrul avion sanitar IAR-817 și bimotorul MR-2 care deține și un record mondial în circuit. Din 1962 până în 1976, în 50 de ani a realizat aproape 50 de aeronave din care cca. 20 de mare serie. Pentru activitatea sa a fost distins cu diploma internațională „Paul Tissandier”, Premiul de Stat pe 1957 și cinci Ordine ale României.

Manicea Gheorghe n. 19.07.1951 Popești jud. Bihor, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1978.

Aviația utilitară 1978-1981. 1982 pilot elicopter. 1983 pilot comandant AN-2 parașutiști și din 1987 instructor planor și comandant adjunct al aeroclubului Oradea. Ore planor 950, elicopter 330 și avion 2100.



Manolache Constantin n.

14.08.1924 Comana jud. Ilfov, școala de ofițeri aviație București, promoție 1946.

Calificări și activitate aviatică: 1944-46 pilotaj școala de ofițeri aviație. 1948 brevet pilot vânătoare. 1949-51 instructor zbor pe IAR-80 și Me-109G. 1952 angajat la aviația sportivă, obține brevetul de parașutist sportiv la

Ghimbav. Îndeplinește între 1952-57 funcția de director la școlile de zbor cu motor, Giulești, Rm. Sărat și Călărași. 1957-1958 comandantul Aeroclubului Central Român și secretar general al Federației de Aviație. 1958 realizează trei recorduri internaționale la zborul cu motor. 1958-1960 comandant al Aeroclubului „Aurel Vlaicu”-Clinceni unde organizează zbor de noapte și fără vizibilitate cu planorul, precum și remorcare de avion cu trei planoare simultan. 1960-70 inspector principal în aviația civilă, unde obține brevetul de transport public pe avioane bimotoare. 1969 devine pilot elicopter, instructor și recepționar până în 1977.

Pilot de recepție pentru avioane prototip și serie la Reghin 1956-60 și 1970-77 pilot șef de recepție la U.R.M.V., I.R.M.A. din București și I.C.A.-Brașov. Prezintă avioanele românești la saloanele internaționale de aviație de la Paris, Cannes, Hanovra, Hamburg și Viena. Pensionat în 1977 își continuă activitatea diversă până la apariția acestor rânduri și este permanent în „criză de timp” pentru câte are de rezolvat! Între 1977-89 este antrenor al lotului național de acrobație, soliști și celebra formație de patru care a stârnit admirație în țară și peste hotare. 1988-90 antrenor consilier al lotului de acrobație cu planorul și până 1998 arbitru șef la campionatele naționale de acrobație cu planorul.

Activitate sportivă, funcții și distincții: 1958-97 realizează trei recorduri naționale și trei internaționale, participând la mai multe raliuri europene cu rezultate deosebite. 1978-98 membru în Comisia F.A.I. de acrobație aeriană cu avionul și arbitru internațional. 1978-2000 vicepreședinte al F.A.R., a reprezentat România în 1980 la conferința generală F.A.I. ținută în Noua Zeelandă.

1962 – Maestru al sportului la zbor cu motor. 1965 – diploma internațională a F.A.I. „Paul Tissandier”. 1966 – Maestru emerit al sportului. 1982 – Antrenor emerit. 1957-1963 decorat cu Ordinul Muncii și Steaua Republicii.

În lunga sa carieră de zburător (55 de ani neîntrerupți), a pilotat și a remorcat planoare, avioane mono și bimotoare, hidroavioane și elicoptere, acumulând, se pare, cele mai multe ore de zbor realizate de un pilot român în țară, echivalentul a trei ani de zbor neîntrerupt. A strâns cu pasiune documente din istoria aviației române și așteptăm să le valorifice conținutul pentru a informa generațiile viitoare. O sănătate fizică și psihică de invidiat, bine controlată, și dăruirea totală pentru zbor și problemele lui, i-au dat posibilitatea să piloteze până la 76 de ani, cât a împlinit în anul 2000.

Manolache-Prejbeanu Georgeta n. 18.01.1927, Caragiale jud. Prahova- Soția lui Const. Manolache din 1959.

1948 Clinceni pilot gr. II avioane turism și școala de instructori. 1949-1964 instructor avion și zbor instrumental (format peste 150 de piloți). A remorcat planele (1955-1964) și a calificat ca piloți remorcheri de avion instructorii planoriști. A pilotat plane în remorcar de avion. 1958 realizează trei recorduri naționale cu avionul. Pilot profesionist clasa I, cu peste 5000 ore de zbor. Arbitru la campionatele de acrobație cu planorul între 1988-1997.



Manu Paul n. 19.01.1923 Periș jud. Ilfov, decedat în august 1990 Ploiești.

1940 Dudești Cioplea – formare A și B planor cu instructorul Rodica Popescu. 1941 Sânpetru brevet C cu Vasile Scorțea. 1942 Roșiorii de Vede asociația CFR pilot gr. II avioane de turism. 1943-1944 Ziliștea Buzău școala militară de pilotaj secția vânătoare. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori planor cu profesorul Eugen Cernescu. 1949-1952 Dezmir instructor și din 1953-1956 șef de pilotaj. 1957-1958 Sânpetru instructor șef. 1958-1960 Suceava comandant. 1960-1971 Strejnic șef de pilotaj. 1972-1975 Clinceni șef de sector planorism. A format peste 500 de piloți planoriști bine pregătiți. Între 1960-1973 pilot acrobație cu planorul la mitingurile aviatice și pilot remorcher. Pilot de performanță deosebit a realizat trei recorduri naționale dintre care în 1960 cu planorul biloc „Partizan” 355 km distanță de la Suceava la Slobozia jud. Ialomița, împreună cu Nicolae Sirianu. A participat la trei campionate naționale în 1950, 1956 și 1957 pe locuri frunțase. În 1958 realizează al patrulea C de Aur din România și în 1962 obține titlul de Maestru al sportului, iar în 1973 F.A.I. îi acordă diploma „Paul Tissandier” pentru întreaga prestație din aviația sportivă. În 1975 se pensionează după 35 de ani efectivi de zbor, în care a totalizat 3600 ore la planor și 1800 la avion (fiica sa a urmat școala de ofițeri de aviație și a zburat bimotorul BN-2). Modest, serios și foarte muncitor, a fost apreciat de colegi ca om și ca zburător.

Marandiu Corneli n. 2.11.1936 Arad, studii de inginerie, scriitor.

1985 publică în editura Dacia-Cluj o excelentă și curajoasă lucrare la acea vreme, despre aviatorii români, redând adevărului istoric, nume glorioase de zburători, considerați „tabu”, intitulată „Inimi cât să cuprindă cerul Patriei”, elaborată pe parcursul a unsprezece ani. Se dovedește un profund cunoscător și analist al aviației și aviatorilor, scriind cu competență și mult har. Paradoxal a dovedit că are suflet de aviator și fără a fi zburat efectiv ca pilot.

Marandiu Vanda n. 26.04.1970 Arad, școala româno-engleză de puericultură, fiica lui Corneli Marandiu. 1988 Strejnic tabăra de tineret de zbor cu motor (Zlin 726). 1988-1989 Arad formare pilot sportiv planor cu instructorii Eduard Benkő, Zoltan Tamaș și Alex. Bojan. 1992 Arad insigne de performanță C de Argint. 178 de ore zbor planor. 1999 locul I la Strejnic la concursul de aterizare la punct fix

cu avionul și în lotul de acrobație pe noul avion Extra-300 – special acrobatic.

Marcu Marius n. 24.04.1976 Salonta.

Inginer electrotehnic Oradea. 1991-1992 Oradea formare și brevet pilot sportiv instructor Gh. Manicea. 1993 obține insigne de performanță C argint. În 1998 concurează la campionatul național de la Iași.



Marin Vasile n. 17.10.1938 Mogoșani jud. Dâmbovița, medic militar, promoție 1966 și parașutist militar și sportiv.

1959 Clinceni parașutist gr. II aeronavă. 1966-1974 medic șef al detașamentului de parașutism militar Buzău. 1974-1990 medic șef al Aeroclubului Central Român și al loturilor naționale de parașutism, planorism și zbor cu motor, precum și la concursurile naționale și internaționale. 1985-1990 și din nou din 1997-2000 comandantul detașamentului de parașutism din A.C.R. 1990-1993 inspector principal în Departamentul Aviației Civile. 1993-1996 medic primar la Institutul Medical Aeronautic. 1990-1997 vicepreședinte al Ligii Aeriene Române. Pensionat în 1997 cu grad de comandor. A executat 1728 de salturi cu parașuta, prietenul tuturor, a ajutat medical toată aviația pensionară și în serviciu. Un om rar.

Marinescu Nicolae n. 13.11.1916 București. Maistru mecanic de aviație de renume și talentat pilot motorist, prieten și mare admirator al lui Valentin Popescu. Deținătorul unei arhive aviatice și a unei colecții de fotografii document unice. 1937 la A.R.P.A.-Otopeni obține brevetul gradul II pentru avioane de turism, instruit de Haralambie Simion. În același an participă la cupa Federației Aeronautice Regale Române clasându-se foarte onorabil pentru un începător. În 1939 la Ghimbav participă la cupa Aeroclubului Brașov, de regularitate și viteză clasându-se pe locul II. În același an obține brevetul de mecanic de bord pentru avioane de transport public, trimotorul Junkers-52 și bimotoarele Looked-10 „Electra” și 14 „Super Electra”. 1943 – obține calificarea de pilot pe Junkers-52 având ca instructor pe celebrul Emil Negoită (tatăl pilotului planorist Vladimir Negoită și apoi distins pilot de linie comandantul echipajului avionului IL-18 care a realizat prima aterizare pe pământul Australiei de către români în anul 1974 – București-Calcuta-Sydney).

Activitate profesională: 1935-1942 mecanic și pilot la asociația ARPA. 1943-1944 pilot JU-52 transport și poștă în Transnistria. 1945-1948 atelier particular pentru reparații avioane, lângă aerodromul Băneasa. 1949-1955 Maistru principal la atelierele aviației sportive de la S.E.M.A.T.-Otopeni, unde împreună cu Carol Podgurschi și ing. Victor Stroescu au proiectat și construit între 1951-1952 un număr de 14 automotoare bitambur pentru dublarea randamentului de lansare a planelelor. „Nicu” cum îi spun numeroșii săi prieteni care îl apreciază pentru modestia și celelalte calități remarcabile, la 84 de ani, își conduce automobilul este foarte sănătos, subțirel și drept ca un brad. „Un om rar”, care este nelipsit de la întrunirile lunare ale Ligii Aeriene Române și

își ajută în permanență colegii aviatori în vârstă, aflați în dificultăți fizice sau economice.

Mariș Emil n. 25.04.1955 Curtici jud. Arad.

1974 Clinceni, pilot sportiv avion cu instructorul Ion Trucmel. 1977 Arad pilot sportiv planor instruit de Viorel Cismaș, pentru care face pasiune și zboară în continuare ca pilot de performanță până în 1987 când obține calificarea pe motoplanor și cea de instructor planor. Din 1987 este instructor la Arad. Ore planor peste 1800.

Mariș Liviu, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1985.

1986 Arad pilot remorcher până în 1992 și instructor planor din 1988. Obține la Arad în 1990 C-ul de Argint.



Marsen Karl n. 28.08.1908 Kassel – Germania, decedat în 1984 Germania.

1922 la vârsta de 14 ani a început activitatea de planorism pe dealurile de la Dorenberg, de lângă Kassel unde își continuă instruirea și antrenamentul.

1928 la concursul internațional de la Vauville – Franța, ocupă locul II, după Wolf Hirth. 1929 susținut de Gustav Fieseler pleacă în Anglia cu un planor pentru organizarea planorismului insular, împreună cu Robert Konfeld (printre elevii săi numărându-se și constructorul de planoare Slingsby). 1930 continuă activitatea în Germania, preocupat în special de problemele legate de metoda de instruire a piloților. În timpul războiului este ofițer în aviația germană și ia parte la primele încercări ale avioanelor cu reacție Messerschmidt-163. În 1942 vine în România unde conduce primul curs de remoraj la avion pe aerodromul „Romeo Popescu” din Giulești, cu instructorii planoriști profesioniști de la noi. A fost pilot de încercare a prototipurilor din fabricile germane de planoare și un valoros pilot acrobat stărnind senzație cu planorul Habicht. Polisportiv, a practicat schiul în special săriturile de la trambulină unde a fost și campion. Deținător al C-ului de Aur cu două Diamante.

Marton Alexandru Zoltan n. 27.09.1951 Vulcan jud. Hunedoara, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1979.

1979 Deva pilot AN-2 parașutiști și calificare pilot remorcher Wilga (din 1982 instructor pe Wilga), 1980 formare pilot sportiv planor și C-ul de Argint. 1987 examen instructor planor. 1988-1992 pilot comandant AN-2 aviația utilitară Timișoara. 1993-2000 Deva instructor planor, pilot remorcher și lansare parașutiști. Ore planor 600, avion peste 5000.

Marton Ștefan n. 16.04.1934 București dec. 16-11 2001, școala profesională – șofer O.N.T.

1949 Sânpetru formare A, B, C. 1950 Clinceni pilot avion gr. II. 1953 Ghimbav parașutist gr. II aeronavă. 1963 Clinceni C-ul de Argint. A avut grijă de instructorul Ion Șoflete până la decesul acestuia.



Matta Arpad Lajos

n. 15.02.1954 Miercurea Ciuc, facultatea de studii economice.

1970 Tg. Mureș formare A, B, C cu instructorul Francisc Bardoși. 1976 Sânpetru școala de instructori cu ing. Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu, 1983 instructor motoplanor. 1986 pilot avion remoraj. 1976-1977 instructor la Sânpetru apoi la Balta Verde – Craiova. 1978-1982 și 1983-1984 la Tg. Mureș, de unde revine la Craiova în 1985-1993. În 1993 emigrează în Canada. Pilot de performanță deosebit, în 1972 la Tg. Mureș obține C-ul de Argint, 1976 C-ul de Aur (1973 și 1977 două diamante, 300 circuit și înălțime 5000 m câștig). Între 1973-1982 participă la 18 competiții (interne nouă și în străinătate nouă) pe locuri fruntașe (1981 – Iași campion național la clasa standard și cupa Kemal Atatürk în Turcia, vicecampion la concursul țărilor socialiste de la Orel – URSS, clasa standard). Deținător a patru valoroase recorduri naționale în 1984 și 1987 (de menționat în 1987 înălțime absolută 7633 m la planor biloc, împreună cu Sergiu Sidon). 1983-1993 a fost director la campionatele naționale, șef de delegație la concursuri în străinătate, antrenorul lotului național, membru în comisia de planorism a F.A.R. și F.A.I. din Paris. A totalizat 2937 ore planor cu 31000 km, 170 motoplanor și 260 avion. Sobru, calculat, caracter integru, zburător de excepție.



Matei Alexandru n. 1908 Iași, decedat în mai 1984 Iași, inginer – profesor universitar.

1931-1934 în cadrul Politehnicii din București participă ca student la primele experiențe făcute cu tunelul aerodinamic de profesorul ing. dr. Elie Carafoli. 1935 la Iași înființează în cadrul liceului industrial un cerc de aeromodelism și începe construirea unui planor de școală faza I tip Zögling. 1935-1937 în vacanțele de vară urmează la Brașov cursurile pentru obținerea brevetelor elementare de planorism A, B, C cu instructorii Valentin Popescu și Hubert Clompe, și începe la Sânpetru cursul de instructori, pe care îl absolvă în 1938 cu prima serie formată în țară instruită de Ernst Philipp. 1938 instruieste la Sânpetru și realizează un zbor de 6 ore și 22 minute cu planorul Wolf. În iulie 1940 execută cu planor Baby un zbor de distanță de 50 de km – Dudești-Lehliu. 1939-1941 Iași comandant și instructor. 1942-1943 Cernăuți șef de pilotaj. 1943 la Clinceni participă la concursul de aterizare la punct fix. 1944 la Caracal comandant, de unde este îndepărtat abuziv. 1946-1948 fiind profesor la Politehnica Iași, ține vie flacăra planorismului local, împărțindu-se între catedră și instrucția de zbor, în condiții grele. 1957 face cu planorul Sohaj un zbor de la Iași la Buzău de 220 km pentru insigna C-ul de Argint la 49 de ani cu sufletul mereu tânăr, dăruit planorismului. Pildă de caracter, verticalitate și putere de muncă.

Matei Ioan n. 8.01.1962 Belcești jud. Iași, școala de ofițeri aviație Buzău.

1989 Iași pilot remorcher. 1990 Sânpetru curs și examen instructor planor cu instructorii Dumitru Munteanu

și Victor Dumitrescu. 1991-2000 Iași instructor planor. 650 ore planor, 800 avion.

Mărean Vasile n. 11.02.1934 Sebeșul de Jos jud. Sibiu.

1960-1962 Strejnic-Ploiești începe formarea A, B, C. 1965 Craiova pilot sportiv planor și remorcaj avion instruit de Viorel Cismaș. 1967 Craiova C-ul de Argint. 1978 probă triumphi de 300 km pentru C-ul de Aur și un Diamant. Între 1968-1978 participă la trei concursuri de selecție și un campionat național. 1023 ore planor și 11243 km parcursi.



Mărăcine Adriana n. 29.04.1947 București, decedată pe 26.06.1979 Iași.

1965 Clinceni formare A, B, C cu Ion Șofelete și Gh. Georgescu. 1968-1979 pilot antrenament și performanță. 1971 Clinceni C-ul de Argint. 1977 obține un record feminin la viteză pe triumphi de 100 km cu planor Foka-5. participă între 1977-1979 la cinci campionate naționale și internaționale. Decedează la întoarcerea din probă pe aerodromul de la Iași, cu un planor Jantar-standard la campionatul național 1979. colegă deosebită, dăruită zborului.



Meseșan Valer n. 19.09.1949 Dăbâca jud. Cluj.

1969 Dezmir formare A, B, C și remorcaj avion cu Ion Dragon. 1976 Sânpetru școala de instructori instruit de Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1990 Dezmir remorcher. 1992 Deva pilot motoplanor. Din 1976-1996 instructor și șef de pilotaj la Dezmir. 1996-2000 comandant la Dezmir. Ore planor 2900, motoplanor 120, avion 360.

Miheș Nicolae n. 2.12.1933 Oradea, decedat la 22.01.1989 București, mecanic.

1950 Iad-Bistrița formare A, B, C instruit de Liviu Tătaru. 1953-1954 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Mircea Cârstoiu, Gh. Cucu și Liviu Tătaru. 1954 Sânpetru instructor ajutor. 1955 execută probele pentru C-ul de Argint. 1963 căsătorit cu Ruxandra Agache, instructoare avion. Decedează într-un stupid accident, lovit de un automobil pe trotuar.

Miheș Agache Ruxandra n. 25.12.1927 Combăsești jud. Vaslui, asistentă medicală.

1948 Clinceni formare pilot avion gr. II. 1949 școala de instructori avion. 1950 Câmpina brevet planor categoria C cu instructorul Gh. Brănescu. 1950-1960 instructor de zbor avion la Aviația sportivă, unde a format peste 200 de piloți. 1960-1966 lucrează ca pilot la Aviația Sanitară și din 1966-1972 la aviația utilitară. A acumulat la avion 8630 ore de zbor.

Mihăișuță Marcu n. 8.04.1912 Moldova, decedat în iulie 1998 Galați.

1937 brevet gr. II avion. 1939 Buzău, perfecționare – vânătoare. 1942 Sânpetru brevet C planor, școala de instructori, remorcaj avion cls. I și pilot remorcher la Giulești. 1943 Clinceni remorcaj avion cls. a II-a și instructor DC la remorcaj avion până în 1945. ore planor 300, avion 1500.



Mihăiță Luciano n. 23.01.1969 București, fiul lui Nicolae Mihăiță, liceul tehnic – electronică.

1983-1984 Clinceni brevet pilot sportiv planor instruit de tatăl său și Petre Boboc până în 1987 în continuare antrenament planor și zbor cu avionul cu instructorul Ioan Trucmel. Din 1986 devine un pasionat deltaplanist în paralel cu planorul, și în 1987 la Miercurea Ciuc la un concurs de tineret ocupă locul II. A doua zi, după terminarea competiției, la 14 iulie, la o lansare, este victima unui stupid accident care îi afectează grav sistemul locomotor (paralizie și dependența de un scaun rulant). Cu multă tărie și stoicism îndură nedreptatea sorții și se luptă să ducă o viață cât mai normală, după ce la început a fost ținut la pat mai mult de un an. Până în anul 2000, datorită unei voințe exemplare a făcut progrese fizice vizibile, dar mai ales psihice. Preocupat de calculatoare lucrează cu pasiune acasă în acest domeniu. În colaborare cu sora sa Georgiana a realizat cu mult interes și elan tehnoredactarea pe calculator a prezentei lucrări.



Mihăiță Nicolae „Mami” n. 1.05.1935 București, școala profesională – tehnician electronist, baccalaureat liceu teoretic.

Calificări: 1953 Timișoara formare A, B, C și antrenament cu Ștefan Dubaș și Iliescu Emil. Popești Lerodeni parașutist gr. II aeronavă. 1954 Strejnic pilot gr. II avioane turism instruit de Tudorache Gheoghe și Dudești Cioplea remorcaj avion cls. I cu Petrovici Gh. 1957 Clinceni C-ul de Argint. 1963 C-ul de Aur. În 1964 realizează primul zbor de 500 km distanță cu planorul pe teritoriul României (București-Tecuci-Fetești-București). În 1965 obține toate cele trei Diamante, fiind al doilea posesor din România și primul ca pilot sportiv, posesor al tuturor Diamantelor.

Activitate sportivă: între 1957-1986 și apoi în 2000 a participat la 30 de concursuri și campionate naționale și internaționale (în țară și peste hotare). Este campion național de trei ori în 1961, 1971, 1984 și de cinci ori vicecampion național în 1962, 1963, 1973, 1981 și 1986 în celelalte competiții ocupând locuri în partea superioară a clasamentului. A stabilit între 1958-1981 un număr de 12 recorduri naționale la monoloc și biloc, câteva dintre acestea fiind nedepășite, încă, până anul 2000. Pe toată perioada competițională, cu mici întreruperi, a făcut parte din lotul național de planorism. Din 1965 este Maestru al sportului, iar din 1975, după examen la C.I.P.A. devine instructor la planor și lucrează la Clinceni până la pensionare. În 1990 este detașat pe perioada sezonului de zbor la Tuzla ca instructor planor.

Ca zburător a fost un fenomen în aviație, „omul

pasăre”, cu un simț nativ intuitiv de mare excepție. Fire blândă și prietenoasă, a fost un remarcabil coleg, plin de modestie și bun simț. Exemplu de dăruire pentru zbor. A acumulat până acum peste 5800 de ore la planor și 350 la avion.

În anul 2000 la vârsta de 65 de ani revine la zborul de competiție după o întrerupere de 15 ani.

Mihalca Gavril n. 1915, decedat în 1978 Sibiu, școala profesională.

1942 Mocrea Arad formare A, B, C cu Gh. Jiga și Tibi Ardeleanu. 1952-1953 comandant Sânpetru. 1953-1955 comandant Săliște Sibiu.



Mihăilescu Gheorghe n. 1.04.1924 Coștulenii jud. Iași, decedat în iulie 1990 Iași, facultatea de filologie – profesor.

1943-1944 școala de ofițeri rezervă aviație. 1949 Iași formare A, B, C cu instructorul Gh. Gâlcă. 1950 Sânpetru școala de instructori instruit de Nicolae Blebea, Mihai Adăscăliței și Ion Groza. Instructor Iași între 1951-1955, din 1955-1960 șef de pilotaj. 1961-1962 instructor la Scheia-Suceava. 1953 obține C-ul de Argint și realizează trei recorduri naționale, în 1950 la biloc 130 km și în 1959 tot la biloc distanță țel fix 327 km Iași-Călărași și viteză biloc pe 300 km. În 1960 devine la Iași pilot gr. II pentru avioane turism. Total ore planor 537. Bun profesionist, rezervat și modest.

Mihălcescu Nicolae n. 2.02.1921 Buzău.

1941 Mamaia școala de tir și bombardament. 1942 Câmpina formare elementară A și B instruit de Aurel Bucur. 1943-1944 Clinceni școala de instructori remorcher mosor cu Tiberiu Ardeleanu. 1944 Caracal instructor automosor.

Mihail Gheorghe „Puiu” n. 1921 București, decedat în 1991 București, profesor de educație fizică.

1942-1943 Giulești brevet C și școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1943 instructor la Sânpetru și 1944 la Mocrea.



Mihașiu Stelian n. 1.11.1930 Cluj, inginer mecanic.

1949 Timișoara formare A, B, C instruit de Emil Iliescu. 1950 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Nicolae Blebea și Ion Groza. 1952 Geamăna brevet pilot gr. II avion. 1959 curs P.V.S. Activitate: 1950 Reșița ajutor instructor. 1951-1952 instructor Dezmir. 1953 Săliște instructor. 1954-1958 Dezmir instructor șef. 1955 C-ul de Argint, 1957 proba de distanță de 300 km pentru C-ul de Aur. Participant la campionatul național de la Iași ocupă locul secund, fiind vicecampion național 1957 și deținătorul recordului de viteză la țel fix 100 km. Publică în revistele de aviație articole interesante, privind problemele planorismului. Ore de zbor planor 960. Apreciat coleg și zburător.



Minea Titus n. 15.03.1931 Bălți, Basarabia, Bacalaureat liceu teoretic.

1948 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Ion Groza. 1949 Tg. Mureș remoraj avion cls. I instruit de Mihai Iliescu și la Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism cu instructorul Haralambie Simion. 1950-1951 Ghimbav antrenament avion. 1952 Sânpetru școala de instructori, zbor instrumental, acrobație și în 1953 la Sânpetru insigna de performanță C de Argint. 1953-1959 Sânpetru instructor. 1960 Scheia-Suceava instructor șef. Ore planor 600, avion 100. prezență plăcută și tonică, apreciat de colegi.

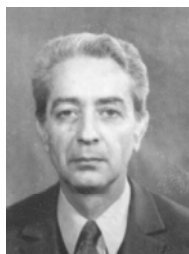


Miron Alexandru n. 12.03.1946 Cluj.

1962 Dezmir formare A, B; C cu instructorul Adalbert Ambruș. 1963 Dezmir calificare remoraj avion cu Nicolae Conțu. 1966 C-ul de Argint, 1966-1968 parașutism civil și militar. 1970 Clinceni școala de instructori cu Gh. Georgescu și Ion Șoflete – examen C.I.P.A. 1974 Ghimbav brevet pilot sportiv avion instruit de Nicolae Conțu. 1981 Baia Mare pilot motoplanor. 1991 Dezmir pilot remorcher PZL-104. A profesat ca instructor între 1971-1975 la Dezmir, 1976-1978 Suceava-Scheia șef de pilotaj, 1979-1997 Dezmir (șef de pilotaj 1979-1985, comandant 1987, instructor 1988-1997). A brevetat peste 150 de piloți sportivi planor și a antrenat 50 pentru performanță. 1994 campion național la acrobație cu planorul. Ore planor 3600, avion 470, și 48 salturi cu parașuta. Pensionat în mai 1997.

Mistor Liviu Claudiu n. 2.10.1967 Arad, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1992.

Arad 1984-1986 brevet pilot sportiv planor cu instructorii Zoltan Tamaș și Eduard Benkö. 1988-1992 școala de ofițeri aviație. 1990 Arad C-ul de Argint. 1993 Aeroclubul Arad pilot remorcher. 1994 TAROM pilot linie avion AN-24. soțul planoristei Ioana Pregea. Ore planor 150.



Mitache Alexandru Dumitru n.

21.03.1923 Bârlad, decedat la 19.10.1991 București, facultatea de științe juridice și școala de ofițeri aviație, promoție 1946. Sânpetru 1939 brevet A cu Nicolae Blebea, 1940 brevet B instruit de Gh. Hye, 1941 brevet C instruit de Vasile Scorțea. 1943 Giulești remoraj avion cls. I cu Vasile Scorțea. 1947 Giulești brevet pilot gr. II avioane turism. 1947 Sânpetru calificare arbitru planorism cu Petre Crăiniceanu. A profesat ca instructor planor între anii 1943-1944 la Giulești și 1946-1948 la centrul experimental pentru zbor fără motor de la Giulești-București. Publică în România Aeriană între 1946-1947 articole referitoare la planorism, de asemenea, mai târziu, în revistele Sport și tehnică și Modelism. Pasionat constructor de aeromodele telecomandate. „Toto” a fost un mare „șuetist”

și o enciclopedie ambulantă.

Mitra Gheorghe n. 12.11.1920 Gheriu jud. Bihor, absolvent al A.N.E.F. 1944.

Giulești 1942-1943 brevetele A, B, C și școala de instructori cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943 instructor la Vărădia Caraș-Severin și 1944 Mocrea Arad. După 1945 profesor la liceul Gh. Lazăr – București și apoi șef de lucrări la Academia Națională de Educație Fizică, specialitatea schi. Participă ca antrenor la olimpiadele de iarnă de la Saint Moritz și Oslo.

Mitrofan Costică n. 8.10.1910 Ada Marinescu jud. Tulcea.

1939 Otopeni la asociația aviatică C.F.R. obține brevet gr. II avioane turism. 1940 Buzău școala militară de perfecționare. 1941-1944 Frontul de Est, pilot de legătură. 1945-1947 șef serviciu navigație aviația CFR și pilot. 1948-1954 C.C.A.S. instructor avion remorcher planoare. Mare prieten al planoriștilor, pe care i-a apreciat.

Moina Ion n. 23.05.1921 Nimiea jud. Bistrița Năsăud, decedat la 15.02.1990 Cluj, profesor universitar, doctor în educație fizică, promoție A.N.E.F. 1945.

1942-1943 Giulești formare A, B, C și școala de instructori. 1943-1944 instructor la Petroșani. 1943 distins cu premiul național pentru sport. 1946 record național la 100 plat (sub 10 secunde), record încă neegalat. Șef de catedră la Universitatea din Cluj a contribuit mult la construirea unei biserici la Mănăstur. A fost vicepreședinte al Federației de atletism și Maestru emerit al sportului. Stadionul din Cluj îi poartă numele.

Moldovan Sorin n. 24.90.1967 Lupeni jud. Hunedoara.

Absolvent al școlii militare de ofițeri de la Bobocu, promoția 1992, după care a fost angajat la aeroclubul Deva ca pilot remorcher, obținând și brevetul de pilot sportiv planor. 1998 la București și Satu Mare absolvă cursul de instructor planor, iar la Deva realizează normele pentru insigna de performanță C-ul de Argint. Din 1998 devine instructor planor și în continuare pilot remorcher la Deva. 150 de ore zbor la planor și 550 ore la avion.

Moldoveanu Anania n. 7.11.1924 Tg. Jiu-d. 1-10-2000 Câmpina

Pasionat constructor aeromodelist (1936-1982). 1944 Cernele-Prahova pilot gr. II avion și 1951 Câmpina brevet C planor și remorcaj avion instruit de Iulian Peti. Multirecordman național, european și mondial la aeromodele cu motor clasic și reacție. 1942 – 4950 m înălțime aeromodel cu motor și specializare în Germania. 1956 Moscova campion european la motomodele. 1957, 1958, 1959 recorduri mondiale la aeromodele reactoare. Maestru emerit al sportului la aeromodelism. Tehnician de excepție, un împătimit aeromodelist, coleg deosebit.

Moldoveanu Gheorghe n. 5.05.1923 Simeria, silvicultor.

1950 Mocrea formare A, B, C instruit de Ștefan Dubaș și Viorel Cismaș. 1951 Sânpetru școala de instructori. 1952

Dudești Cioplea, remorcaj avion cls. I și instructor până în 1954.



Morariu Cornel n. 5.09.1921 Petroșani, decedat în 6 ianuarie 2000.

1937-1939 Petroșani aeromodelist. 1939 Petroșani brevet A cu instructorul Gh. Pârvulescu, 1940 B cu Ion Predescu și 1942 brevet C și curs local de instructor cu instructorul Eugen Cernescu, apoi la Giulești curs remorcaj avion cls. I. 1943 Giulești curs oficial de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1944

Clineni remorcaj avion cls. II. Din 1942 Petroșani ajutor instructor, 1943-1944 instructor. 1947-1948 instructor tot la Petroșani. 1949 Călnic-Reșița comandant. 1950-1954 comandant la Petroșani. Zboruri alpine la peste 2800 m. Ore planor 272, elevi brevetați peste 150 cu calificări A, B, C. Sobru, distins, coleg deosebit, cu activități și preocupări diverse. Om de munte, mare amator de drumeție, colecționar înrăit de insigne și monede.

Moraru Ilie n. 5.10.1905 Someșeni Cluj, decedat în 1986 Cluj, maistru mecanic.

1940 Dezmir brevetele elementare A și B cu Nicolae Căndea. La cedarea în 1940 a Ardealului de Nord, evacuează la București tot de a putut transporta din materialul de zbor și rămâne la școala Economist și Giulești până în 1945, ca mecanic specialist și remorcher automotor, formând în 1942 o serie valoroasă de instructori remorcheri automotor. 1945-1947 se reîntoarce la Dezmir muncind sârguincios la refacerea și dotarea școlii. 1948-1955 este comandantul școlii de la Dezmir și apoi între 1956-1962 responsabil tehnic. Deosebit de modest și muncitor a fost un tehnician de valoare și bun gospodar.

Mosora Ilie n. 1913 Săliște Sibiu, inginer.

1931-1932 elev la Liceul Aurel Vlaicu din Orăștie, construiește împreună cu Jan Bărboi un planor tip „Meed challenger” după desene originale aduse din U.S.A., pe care îl deteriorează la primele zboruri și îl refac în 1933-1934. 1935 transportat la București cu trenul, planorul pilotat de Mosora face câteva zboruri demonstrative reușite, tractat de automobil pe aerodromul Cotroceni, în fața autorităților de specialitate. Planorul rămâne la Cotroceni.

Moș Terente n. 18.11.1924 Câmp jud. Bihor, decedat în 1982 Oradea.

1942 Mocrea brevetele A, B, C cu Gh. Jiga și Tibi Ardeleanu. 1950 este promovat politic ca director al școlii Mocrea, unde se dovedește un bun coleg și gospodar, preocupat de problemele complexe generate de planul exagerat de formare a piloților planoriști din acea perioadă de sacrificiu. Rămâne în Aviația Sportivă până la sfârșitul anului 1954.

Muntean Cornel n. 12.10.1932-decedat 2000 Brașov.

1948 Sânpetru formare A, B, C cu Gh. Cucu. 1949 Tg. Mureș calificare remorcaj avion cls. I cu instructorul Mihai Iliescu și Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism

instruit de Marcel Miron. 1951-1952 școala de instructori la Sânpetru și curs de acrobație și zbor instrumental. 1952-1953 instructor la Sânpetru și apoi la Mocrea 1953-1954, după care 1954-1955 instructor la Câmpina. În 1953 la Mocrea execută probele pentru C-ul de Argint (un zbor de 80 de km până la Bekescsaba – Ungaria). A format peste 60 de piloți A, B, C și a totalizat 280 de ore la planor.

Muntean Mircea Ovidiu n. 1960 Brașov, inginer informatică.

1975-1977 Ghimbav formare pilot sportiv avion. 1978 Sânpetru brevet pilot sportiv planor cu instructorii Ene Constantin și Dumitru Munteanu. 1987 insigne C-ul de Argint. 1992 un diamant, înălțime câștigată 6050 m, iar absolută 7800, și triunghi de 300 km la concurs Iași 1990 și clasament distanță descentralizat. Ore planor 600.

Munteanu Dumitru n. 6.10.1949 Brașov.

1969 Sânpetru formare A, B, C și remorcaj avion cls. I. 1972-1974 Ghimbav formare pilot sportiv avion. 1975 Sânpetru calificare remorcaj avion cls. II și Clinceni școala de instructori planor. 1990 Sânpetru calificare pilot remorcher. 1976-1997 Sânpetru instructor din 1979 șef de pilotaj. A obținut C-ul de Argint în 1975 și C-ul de Aur în 1985. În 1983 ocupă locul III la campionatul național de acrobație cu planorul. A format cu competență peste 250 de piloți sportivi și peste 120 la remorcaj de avion. Total ore planor 3800 și avion 450. Pensionat în 1999.



Munteanu Ionel n. 3.06.1939 Poiana jud. Galați, tehnician.

Sânpetru 1962 formare A, B, C cu instructorul Gh. Leș. 1963-1972 pilot antrenament și performanță, curs remorcaj avion, acrobație, zbor fără vizibilitate. 1973 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Nicolae Conțu și Romeo Vlădescu. 1974-1990 a lucrat numai la Sânpetru ca instructor și șef de pilotaj. A obținut în 1965 C-ul de Argint și în 1973 C-ul de Aur și un diamant. A participat în 1973 la un concurs de selecție. 1974 Maestru al sportului. A totalizat 2100 ore de zbor pe planoare.

Munteanu Iosif n. 27.02.1928 Mureșel jud. Arad.

1950 Timișoara formare A, B, C cu Costică Ignat și Mihai Iliescu. 1951 Sânpetru școala de instructori instruit de Mircea Cârstoiu. 1951-1960 Timișoara instructor. 1961-1962 Constanța instructor. După desființarea școlii de la Constanța părăsește aviația pentru marina comercială, îmbarcându-se pe vapoare și colindând pe mări și oceane, tot globul. Are 430 ore de zbor.

Murafa Nicolae n. 3.11.1921 Mihăileni jud. Bălți-Basarabia, absolvent al A.N.E.F. și seminarul pedagogic 1945.

Giulești 1942-1943 brevetele A, B, C și școala de instructori cu instructorii Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943 Ghimbav profesor de educație fizică. 1945-1949 Organizația sportului popular. 1948-1949 profesor la Liceul Lazăr – București. 1949-1989 profesor conferențiar la

Institutul de Educație Fizică și Sport (I.E.F.S.) București, specialitatea volei, din 1963 președintele comisiei de antrenori și vicepreședinte al Federației de Volei. 1971 antrenor emerit (1962-1967 lucrează în Turcia). Publică traduceri și lucrări de specialitate.

Murgu Gheorghe n. 1923 Moldova, învățător, ajunge profesor universitar la Timișoara.

1942 Cucuteni-Iași brevetele A, B, C cu Mircea Cârstoiu. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj de avion cls. I. 1944 Vărădia instructor și Petrești-Dâmbovița școala de planoare de transport cu instructorul Nicolae Cătănă.

N

Nae Mihai n. 19.02.1942 Mozăceni jud. Argeș, inginer electromecanic.

1959 Geamăna-Pitești brevetele A, B, C instruit de Tudor Comănescu-Camen. 1979 Pitești C-ul de Argint. 1994 Iași Proba C-ul de Aur, triunghi de 300 km – un Diamant. Între 1985-1994 participă la zece competiții (1980-1982 de trei ori locul I la concursurile de aterizare la punct fix, organizate la Craiova și Pitești). 100 de ore zbor cu planorul și 15000 km distanță.



Nagy Zoltan n. 4.09.1927 Tg. Mureș, decedat la 25.08.1994 Tg. Mureș.

1946 Tg. Mureș formare A, B, C cu instructorul Attila Csomos. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori instruit de Eugen Cernescu. 1949 Tg. Mureș remorcaj avion cls. I și instructor până în 1953, apoi din nou un an în 1956. 1958 Tg. Mureș C-ul de Argint, 1966 C-ul de Aur și un Diamant. 1967 Maestru al sportului. 1965-1975 participă la 12 campionate naționale și internaționale (1972 Iași campion național și vicecampion național în 1969 și 1971). Total ore planor 1200 și 15000 km distanță.

Zburător talentat coleg deosebit de plăcut, fire veselă cu un umor permanent de bună calitate. Polisportiv, îndrăgit și apreciat de toți. O afecțiune cardiacă l-a despărțit de zbor și i-a curmat viața înainte de vreme, după îndelungi suferințe.

Nanu Nicolae n. 25.05.1906 Pitești, decedat la 29.07.1985 București, comandor aviator.

1930-1952 în aviația militară. Pilot și instructor de zbor instrumental și multimotoare la Popești-Leordeni. Cavaler al Ordinului Mihai Viteazu și Virtutea Aeronautică Crucea de Aur cu spade pentru misiuni eroice pe Frontul de Est. Din 1954 la A.V.S.A.P., Aviația Sportivă unde a avut o prețuire și admirație deosebită pentru planorism și planoriști. 1956 comisar sportiv la campionatul național de planorism în București.

Năstac Viorel n. 25.01.1941 Mugureni jud. Vaslui.

1957 Iași formare A, B, C instruit de Vasile Coțofană și Gh. Gâlcă. 1957-1977 Iași pilot sportiv de performanță. 1970 C-ul de Argint. 1977 Sânpetru școala de instructori cu Titi Enăchescu și Constantin Andrei. 1978-1994 Iași instruc-

tor planor și motoplanor. Ore de zbor planor și motoplanor 2100 și 12000 Km distanță.



Năstase Nicolae n. 29.10.1911, decedat la 4.05.1986 București, maistru tâmplar aviație, deosebit, cu o putere de muncă și dăruire pentru problemele tehnice, rar întâlnite.

A îmbinat pasiunea de tehnician cu cea de zburător cu planorul. Între 1941-1945 la Sânpetru ia parte la construirea în serie a planoarelor „Salamandra” și tot aici din 1948-1956 a depus o muncă titanică la repararea materialului de zbor în perioada de intensă formare, sacrificând multe nopți pentru a da la zbor planoarele. 1957-1958 Dudești Cioplea. 1958-1971 Clinceni responsabil tehnic, până la pensionare. A obținut brevetul C în 1943 instruit de Nicu Blebea și C-ul de Argint la Clinceni în 1958. „Nenea Nicu” a fost un „mit” în planorismul românesc, pildă de dăruire și caracter, cu un umor sănătos.

Neaga Vasile n. 24.12.1953 Rahău jud. Alba, Buzău, școala de ofițeri aviație, promoție 1976.

Deva 1978-1980 instructor avion și 1980 calificare instructor planor cu examen C.I.P.A. 1982 Deva C-ul de Argint. 1978-1991 Deva pilot remorcher în școală, la mitinguri și concursuri. 1983-1991 comandant la aeroclubul din Deva. 1999 se pensionează. Planor 1400 ore și avion 4200.

Neagoe Ion n. 2.05.1929 Coicea Mare jud. Dolj, decedat 1983 Craiova.

1958-1965 Geamăna Pitești, instructor și pilot remorcher. 1965 Craiova C-ul de Argint. 1966-1974 Craiova pilot remorcher, din 1970-1974 și instructor planor. În 1978 demisionat. Pilot remorcher deosebit, a depanat planoare din terenuri greu accesibile, în timpul concursurilor.

Negoescu Coriolan n. 1924 București, decedat pe Frontul de Vest – Cehoslovacia în 1945.

1942 Giulești-București formare A, B, C cu instructorul Gh. Brănescu. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I. 1944 instructor Petroșani. 1945 moare eroic ca infanterist în munții Tatra, pe Frontul de Vest. Coleg și zburător deosebit, talentat desenator, „Cori” era distins și plin de noblețe.

Neofit Ioan n. 16.10.1911, Jorăști jud. Galați, decedat 26-09-2000 la Galați. Tehnician C.F.R.

1938-1939 asociația C.F.R. Galați brevet gr. II avioane turism instruit de Victor Cucuteanu. 1939 Buzău școala militară de pilotaj perfecționare. 1941 Frontul de Est, unde este decorat cu Virtutea militară cu spade și Vulturul German. 1942 Sânpetru brevet C și instructor planor cu Nicolae Blebea, apoi la Giulești pilot remorcher avion. 1943-1944 Clinceni pilot remorcher de bază. 1944 – dispersează de la Clinceni 23 de planoare în țară din cauza bombardamentelor americane asupra Bucureștiului. A pilotat 7 tipuri de planoare și 17 de avioane, însumând la avion 1560 ore de zbor. Din 1983 a fost nelipsit de la întâlnirile veteraniilor planoriști.

Negulici Teodor n. 1916 București, decedat la 24 august 1979 București, bacalaureat – liceu teoretic.

1936 Aeroclubul Prahova brevet pilot gr. II avioane turism instruit de adjutant șef Zgabercea. 1938 ARPA instructor avion. 1939 Sânpetru școala de instructori planor cu Eugen Cernescu, a activat în același an ca instructor la Dudești-Cioplea. 1940-1943 ARPA, la Clinceni și Alexandria, instructor avion. 1943-1944 Frontul de Est la un grup „Stukas” de bombardament în picaj. Într-o misiune este orbit de schije de apărări antiaeriene și este condus la bază de prietenul său Costică Rozman, care din alt avion îl dirijează prin radio la aterizare „orb”. Internat într-un spital din Germania își recapătă vederea. 1948-1951 comandantul escadrilei speciale a Ministerului de Interne cu grad de colonel. 1952 degradat ca soldat și închis în lagărul de la Bicaz până în 1954 pentru activitatea eroică de pe Frontul de Est.

Nemet Ștefan n. 5.05.1929 jud. Cluj, tehnician maistru.

1946-1947 Dezmir formare A, B, C instruit de Nicolae Căndea. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori cu Eugen Cernescu. 1949 Tg. Mureș remorcaj avion cls. I. 1949-1950 Bistrița-Iad instructor, unde realizează un zbor plutit la pantă de 9 ore și 40 de minute cu un planor Baby.

Nicoară Iosif n. 8.01.1928 Hunedoara, liceul industrial.

1948 Calan formare pilot planor direct în remorcaj avion instruit de Mircea Cârstoiu. 1949 Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism cu instructorii Petre Ionescu și Iancu Simu. 1950-1952 Sibiu și Buzău școala de ofițeri naviganți (IAR-80). După 1953 când a fost „scos” din aviația militară a continuat să fie un propagandist înfocat al aviației sportive.

Niculescu Petre n. 28.08.1911 București, decedat în septembrie 1991 București, licențiat în drept.

Secretar al Asociației aviatice A.R.P.A. 1932-1947. 1938 ARPA brevet pilot gr. II avioane turism cu instructorul Justin Gheorghiu. A promovat tineretul către aviație cu multă înțelegere atât către planorism, cât și aviația cu motor. Propagandist neobosit plin de amabilitate și tact, un domn.

Nistor Ioan n. 20.07.1929 Fizeș-Tyrol jud. Timiș, tehnician silvic.

1950 Timișoara formare A, B, C cu instructorul Costică Ignat. 1951 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1952-1958 Mocrea instructor. 1959-1960 Bacău instructor.



Noje Dan n. 15.06.1973 Oradea, informatician.

1988-1990 Oradea formare pilot sportiv cu instructorul Viorel Popa. 1991 Oradea C-ul de Argint. 1993 Iași 300 km triunghi pentru C-ul de Aur și un Diamant, curs instructor planor la Oradea, iar în 1995 proba de 500 km, al doilea Diamant. Din 1994 instructor voluntar la Oradea. Între 1992-1997 participă la 14 competiții în țară și străinătate, cu

rezultate valoroase, în 1995 fiind vicecampion național. O prezență plăcută, zburător talentat, modest și civilizat. A practicat tenisul de masă și handbalul. În total are aproape 1000 de ore de zbor cu planorul și 15000 km distanță.



Novitchi Vladimir n. 8.09.1917
Cetatea Albă – Basarabia.

Abandonează în ultimul an facultatea de mecanică din Timișoara în favoarea planorismului profesionist și pe parcursul activității sale complexe se dovedește mai inginer decât mulți ingineri cu diplomă.

1939 A.R.P.A.-București cursurile teoretice pentru zbor cu motor. 1940 Giulești și Alexandria brevet pilot gr. II avioane de turism cu Doru Negulici și Dumitru Radu și la Sânpetru brevetele A, B, C și școala de instructori planor instruit de Eugen Cernescu, Vasile Scorțea și W. Kasprzyk. 1942 Giulești remoraj avion cls. I și II. 1940 Sânpetru ajutor instructor și instructor plin. În 1942 Câmpina șef de pilotaj. 1943 Balta Verde și 1944 Caracal șef de pilotaj. 1945-1948 Sânpetru ține vie în condiții grele activitatea centrului național. La reluarea oficială a activității în 1948 nu mai este angajat din motive politice. Când în 1950 se pune problema înființării unei fabrici de plane pentru planurile ambițioase de formare a piloților este chemat la întreprinderea de prelucrarea lemnului din Reghin, la recomandarea cadrelor tehnice din Centrala Aviației Sportive. Aici în primăvară, pleacă de la zero, înalță halele de fabricație din lemn și le autoutilează cu mașini concepute de el și realizate cu mijloacele fabricii. În cei 11 ani cât a lucrat ca un titan la Reghin a realizat, cu colectivul crescut și educat de el, 364 de plane, din care patru prototipuri, monoloc și biloc de școală antrenament și performanță. Trei prototipuri de avioane proiectate de el și executate în 25 de exemplare, precum și primul elicopter românesc experimental, în colaborare cu ing. Gh. Rado cu care după 1958 studiază și realizează, tot la Reghin agregate cu pernă cu aer pentru recoltarea stufului din Delta Dunării. Din 1965 se mută la Brașov și lucrează la fabrica de la Ghimbav ca șef al secției de plane, dovedind și aici înalta sa capacitate de creație tehnică și spirit inventiv, până în 1977 la pensionare.

A redactat în 1942-1943 cursuri teoretice de planorism pentru uz intern al școlilor, în colaborare cu Eugen Cernescu, cumnatul său, cu care a făcut tandem exemplar toată viața. În 1953 editează lucrarea de specialitate „Construcții de plane”. Pentru activitatea sa deosebită de la Reghin i se acordă Premiul de Stat pe 1954, titlul de Stahanovist și Medalia Muncii cls. I. În 1960 Uniunea pentru Cultură Fizică și Sport îi acordă diploma de Onoare a U.C.F.S. După 1989 ca o recunoaștere târzie a meritelor sale deosebite pentru propășirea aviației, Federația Aeronautică Internațională îi acordă diploma „Paul Tissandier”, la propunerea Aeroclubului României. În 1993 emigrează în Germania și se stabilește lângă Hanovra. Din 1983 este animatorul întâlnirilor anuale ale vechilor planoriști și inițiatorul Asociației instructorilor planoriști și piloților de performanță din România. De la emigrare vine anual să-și îmbrățișeze foștii colegi zburători. La 83 de ani este plin de vigoare și entuziasm sprijinind înființarea muzeului planorismului de

la Sânpetru.

Talent multilateral cu simț tehnic de excepție „Vova” cum îi spune toată lumea a făcut dovada competenței și tenacității în fața căroră a trebuit să se încline și statul comunist, recunoscând capacitatea „dușmanului de clasă util”. Conduita sa morală, înțelepciunea și suma calităților sale, i-au adus stima, prețuirea și cele mai frumoase sentimente din partea celor care l-au cunoscut.

Nuță Viorica n. 23.02.1955 Pașcani jud. Iași.

1973 Clinceni brevet pilot sportiv avion. 1975-1976 școala de ofițeri aviație Bobocu Buzău. 1976-1980 pilot AVIASAN. 1980-1989 Clinceni instructor avion. 1990 Clinceni pilot planor, remorcher și insigna C de Argint. 1991 calificare instructor planor. Pilot comandant AN-2, BN-2 și IL-14. A acumulat în variata sa carieră 500 de ore la planor, 2500 pe avioane monomotoare și 1500 pe bimotoare cu zece tipuri de avion și două de plane.

O

Oancea Eneas n. 1921, facultatea de drept.

1942-1943 Giulești – A, B, C și școala de instructori cu seria A.N.E.F. instruit de Mircea Cârstoiu. 1943 și 1944 instructor de zbor la Petroșani.

Obadă Nicolae n. 10.09.1954

Proboța jud. Iași, liceul industrial.



1974 Iași formare pilot sportiv cu instructorul Vasile Coțofană. 1977 C.I.P.A.-București calificare controlor trafic și operațiuni auxiliare. 1980 Iași C-ul de Argint. 1989 Tg. Mureș curs instructor planor și calificare pilot motoplanor.

Din 1990-1999 Iași instructor și din 1999 comandant aeroclub Iași. În 1993 participă la campionatul național de acrobație cu planorul. Are 1000 de ore de zbor cu planorul. Conștiincios, modest, coleg deosebit.

Ocian Julien n. 25. 09.1969 Baia Mare.

Școala profesională – lăcătuș mecanic. 1988 Baia Mare brevet pilot sportiv planor, instruit de Vasile Pop și Viorel Perța. 1991 probele pentru insigna C-ul de Argint Baia Mare. 1992 participă la clasamentul de distanță descentralizat, de asemenea, în 1993 la Iași la concursul de selecție pentru campionatul național. 1997 Deva concurs de selecție acrobație în 1998 la Deva campion național acrobație iar în 1999 la Cluj locul III.

Olariu Ion n. 23.06.1930 Oradea.

1950 Timișoara formare A, B, C cu instructorul Mihai Iliescu. 1951 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu și Ion Groza. 1952-1956 instructor Tg. Mureș. 300 de ore de zbor. Disciplinat, modest, politicos. Bun zburător și coleg.

Oleram Alfred n. 1910 Sibiu, profesor de educație fizică. 1933 obține în Germania brevetele A și B. 1934-1935 la Sibiu îl ajută la instruire pe Egon Pastior. 1937-1938 la Sânpetru obține brevetul C și calificarea de instructor, cu prima serie formată în țară de Ernst Philipp.

Oltei Paul n. 20.05.1920 Șotânga jud. Dâmbovița, absolvent A.N.E.F. 1945.

Giulești 1942-1943 brevetele A, B, C și școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1943 instructor la Balta Verde – Craiova și 1944 Vărădia Caraș-Severin. Fotbalist de performanță în prima divizie. 1946-1965 Târgoviște profesor de educație fizică. 1965-1985 președintele Comisiei Județene de Educație Fizică și Sport - Dâmbovița.

Onciu Constantin n. 6.05.1926 București, decedat în 1988, tehnician.

1943 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Gh. Petrovici și Clinceni brevet gr. II avion cu instructorul Haralambie Răducanu. 1948-1950 școala militară de ofițeri aviație. 1953 aviația sportivă instructor avion la Călărași, Ghimbav, Râmnicu Sărat și Clinceni, până în 1959. Revine între 1964-1968 la Clinceni ca instructor și remorcher avion. 1968-1975 instructor C.I.P.A. 1956 locul III la campionatul național de zbor cu motor. 1957-1958 două recorduri naționale la zbor cu motor. 1964 Maestru al sportului. Conștiincios, modest și rezervat. Nu a uitat niciodată că a primit botezul aerului cu planorul.

Onciul Radu n. 5-04-1893 Cernăuți Bucovina - decedat 17-11-1973 București, politehnica din Viena și Praga, promoția 1922.

1923-1925 fabrica de avioane Astra Arad, inginer constructor, apoi la fabrica Schiel Brașov 1925-1928 și IAR Brașov 1928-1948. 1927 obține brevetul de pilot militar la Tecuci și zboară până în 1939.

1926 proiectează un planor cu aripi pliabile pentru hangarare ușoară și sesizează calitățile dealului Lempeș de la Sânpetru, pentru planorism, făcând în acest sens o comunicare Aeroclubului Regal Român. Pensionat în 1953 de la IPROMET București.

Decorat în 1936 cu Coroana României.



Oprea Eugen n. 9.03.1952 Olteț jud. Brașov, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1975.

În aviația sportivă din 1975 specializare la Ghimbav. 1977 Tg. Mureș pilot remorcher. 1979 CIPA examen instructor planor și comandant Aeroclub Mureș până în 1988. 1981 Tg. Mureș C-ul de Argint. Continuă să lucreze la Tg.

Mureș ca instructor pilot remorcher și adjunct al comandantului aeroclubului. Apreciat zburător și coleg.

Opriș Constantin n. 26.02.1932 Craiova.

1949 Clinceni brevet gr. II avion cu Niki Popescu. 1950-1952 Tecuci școala de ofițeri de aviație (IAR-80). 1956 Inaca pilot reactoare MIG-15. Demisionat în 1957. Craiova 1958-1968 profesor educație fizică. 1969 C-ul de Argint Craiova și instructor planor până în 1974. 1975-1977 Geamăna șef de pilotaj. 1978-1982 revine la Craiova instructor planor de unde se transferă la aviația utilitară și unde lucrează până la pensionare în 1985. total ore de zbor planor plus avion 6700. Tatăl instructorului planorist Mircea Opriș un talent al planorismului.



Opriș Mircea Silviu

n. 25.04.1965 Craiova, fiul lui Constantin Opriș.

1980 Craiova formare pilot sportiv cu instructorul Titel Stârcu. 1988-1989 Tg. Mureș școala de instructori cu Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1987 Craiova C-ul de Argint. 1991 Craiova C-ul de Aur și un Diamant. 1992-1993

Craiova instructor. 1994 Maestru al sportului. 1987-1993 participă la 13 concursuri și campionate naționale clasându-se pe locuri fruntașe (1992 locul I la concursul anual de distanță descentralizat cu planorul, 1991 Iași vicecampion național). 1993 pleacă în Franța și se înrolează în Legiunea Străină.

Orădeanu Marius n. 22.03.1926 Arad, inginer promoție 1950 Timișoara.

1940-1941 Arad și Brad formare A, B, C cu instructorii Gh. Jiga și Petre Todoreanu. 1942-1945 antrenament. 1950-1951 Giulești brevet gr. II avion cu instructorul Carol Podgurschi și Bănică Enciulescu. 1950-1953 inginer în serviciul tehnic al aviației sportive și S.E.M.A.T. Otopeni unde face parte din colectivul tehnic care proiectează și construiește 14 automotoare bitambur cu motor Ziss.



Otânjac Aurel n. 1943 Iași, profesor.

1960 Iași formare A, B, C, cu instructorul Vasile Coțofană. 1963 Iași C-ul de Argint. 1973 C-ul de Aur și două Diamante. 1974 Maestru al sportului. Între 1971-1977 participă la șase campionate de selecție și naționale clasându-se pe locuri onorabile. 860 de ore.

P

Paisz Vinczenti Josef n. 28.08.1958 Tg. Mureș, școala de ofițeri de aviație Buzău, promoție 1980.

1975-1976 Tg. Mureș formare pilot sportiv cu Eugen Cîrezaru. 1977-1980 școala militară Bobocu. 1980 Ghimbav confirmare instructor avion și pilot remorcher Aviația Sportivă. 1984 București – C.I.P.A. examen instructor planor. Activitate: 1981-1998 Tg. Mureș pilot remorcher, din 1984 și instructor planor. 1981 Tg. Mureș C-ul de Argint, 1991 C-ul de Aur și un Diamant (1985). 1991 Maestru al sportului. Între 1984-1985 a participat la trei competiții interne. 1400 ore planor și 100 de avion.

Panduru Ion n. 10.03.1920 Reni jud. Ismail – Basarabia, dec. iunie 2001 București.

1938 Galați brevet pilot gr. II avion cu instructorul cpt. Gh. Firescu. 1939-1941 Tecuci și Ziliștea școala de adjutanți, secția vânătoare (IAR-80 și M-109G) în aviația militară până în 1952 (JU-52). 1952-1970 aviația sportivă. 1953 parașutist gr. II aeronavă. 1964 Clinceni pilot remorcher planor. A lucrat ca pilot pe Junkers 52 la parașutism, instructor avion, pilot remorcher planoare, depanări concursuri. 1968 primește pentru activitatea sa complexă din aviație di-

ploma „Paul Tissandier”.



Pangică Nicolae n. 12.02.1914 Măldeni jud. Teleorman, decedat în octombrie 1992 București.

Face parte din primul detașament militar de parașutiști, comandat de lt. Ștefan Soverth. În august 1944 ia parte la luptele din nordul Bucureștiului, la Băneasa, împotriva trupelor germane și este decorat și citat cu ordine de zi pe armată pentru eroism. 1948-1960 este la conducerea parașutismului sportiv. 1949 la Mocrea, probabil în premieră mondială realizează două salturi (unul automat și unul comandat) din planor Kranich, pilotat de Mircea Finescu. Este ovaționat la mitinguri pentru salturi cu 3 și 4 parașute abandonate succesiv în cădere comandată. A format sute de parașutiști și instructori și a fost un mare prieten al planoriștilor. În lunga și fructuoasă activitate a realizat aproape 600 de salturi. Este bine de știut că a făcut peste un an de muncă forțată în lagărul de exterminare de la Bicaz (1952-1953) pentru o poezie a sa citită la postul de radio România în 1943, în care îi vorbea de bine „pe nemți”. Apoi a fost reîncadrat în aviația sportivă. A publicat în 1984 în editura Sport Turism „Vulturii Cerului” lucrare autobiografică și istorie a parașutismului din România.

Pantea Demian n. 8.09.1929 Miniș jud. Arad.

1949 Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism. 1950 Mocrea formare A, B, C. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori planor. 1953-1961 Dezmir instructor.

Panțăru Gigi n. 1957 Iași.

1973 Iași formare pilot sportiv cu instructorul Vasile Coțofană. 1980 Iași C-ul de Argint. Participă la 13 competiții naționale cu clasări meritorii, în 1981 locul III la campionatul național clasa standard și 1993 locul II la concursul de selecție. Peste 700 de ore și 8700 km distanță.



Papană Alexandru Constantin n. 1906 Iași, decedat în aprilie 1946 Los Angeles U.S.A..

La 19 mai 1935 la Brașov remorchează cu avionul planorului Baby I pilotat de Valentin Popescu pentru un zbor plutit experimental la Tâmpa.

Fiul generalului de artilerie Ioan

Papană, macedonean, mama nepoată a lui Matei Millo (botezat de generalul Constantin Coandă tatăl savantului Henri Coandă).

Polisportiv, a practicat înotul, patinajul, schiul, rugby, tenis, motociclism, bob și automobilism de performanță. Vorbea curent franceza, germana și engleza. Studiile secundare la liceul Gh. Lazăr din București. Îndrumat către Politehnică, optează pentru aviație. 1925-1927 școala de ofițeri de aviație Cotroceni. 1928 Tecuci brevet militar, șef de promoție. 1928-1930 participă la două campionate de bob, tenis și motociclism. 1930 locotenent specializare aviatică în Franța. 1931 Buzău perfecționare aviația de vânătoare. 1931-1932 participă la două raliuri aviatice internaționale,

unde își face „ucenicia” clasându-se pe locuri onorabile.

În octombrie 1931 este pilotul avionului din care sare cu parașuta la peste 6000 de metri Smaranda Brăescu, realizând primul record Mondial feminin, pe care în anul următor (19 mai 1932), la Sacramento, în U.S.A., îl va ridica la 7233 m. 1932 pilot de încercare la uzinele I.A.R. Brașov (până în 1936) și participant la Olimpiada de la Lake Placid în U.S.A., unde ocupă locul III la bob două persoane, în echipaj cu căpitan av. Dumitru Hubert, și locul II la bob două persoane la campionatele Americii, unde stabilesc și un record mondial de viteză. 1933 la 13 februarie la campionatele mondiale din Germania devine campion mondial la bob de două locuri (în echipaj cu căpitanul av. Dumitru Hubert) și campion național la Sinaia în aceeași formație, cucerind toate cele 10 cupe. Primește premiul național al sporturilor.

1935 câștigă cupa Ionel Ghika în circuit intern cu avioane de serie și la 16 iulie la Brașov doboară recordul național de înălțime (deținut din 1928 de căpitanul Romeo Popescu de 10518 m) atingând cu avionul IAR-16 proiectat de ing. Elie Caraofil, înălțimea de 11631 m. Între 28-30 august execută în echipaj cu cpt. Alex. Popișteanu un raid București-Tel Aviv și retur de 2400 km.

1936 la 2 mai cu un automobil de serie Chevrolet „broască” pe traseul București-Brașov realizează un timp de o oră și 48 de minute (record nedepășit). Apoi la Jocurile Olimpice de la Berlin la probele de acrobație aeriană cu avion Bücker Jugmann, ocupă locul 12 din 20 de concurenți, la prima sa participare internațională, fiind felicitat special de Charles Lindberg, ca cel mai tânăr competitor. Între 16-18 august străbate Atlanticul cu dirijabilul zepelin „Hindenburg” pe ruta Frankfurt-New York, având la bord și avionul său Bücker YR-PAX, cu care traversează în zbor Statele Unite, până la Los Angeles, unde se clasează primul la categoria avioanelor mici. Aici la concursul de acrobație al celor două Americi se clasează pe primul loc la egalitate de puncte cu francezul Michel Detroyat campion mondial. În luna decembrie câștigă cursa de viteză Miami-Havana și inaugurează aeroportul din Havana prin tăierea în zbor razant a panglicii de Aur (ținută la capete de cele două Miss America de Nord și de Sud).

1936-1938 pregătește raidul New York-București cu un bimotor Lookheed și continuă să fie idolul Americii la mitingurile aeriene. Încep loviturile sorții. La 5 septembrie 1938 la București soția sa decedează la nașterea fiicei lor. O puternică depresie psihică pune stăpânire pe acest vultur și este internat într-o clinică de specialitate. În iulie 1938 când nerefăcut total reprimește avizul de zbor, pleacă cu un copil American în raidul mult visat și pregătit, dar la prima etapă i se face rău la aterizare și catastrofa este evitată de coechipier, dar avionul este avariat. Revine în țară în noiembrie 1938 și încearcă să se sinucidă, fiind găsit înghețat la Sinaia spre cota 1400.

1939 fiind oprit de la zbor demisionează din aviația militară cu gradul de căpitan. 1939 pleacă în Franța și apoi în Statele Unite, unde i se oferă gradul de colonel în aviația de vânătoare. Refuză și urmează un institut superior de aviație și devine inginer specialist în aeronautică, pilot profesionist de mono și multimotoare, pilot de încercare și instructor de vânătoare ca angajat civil. La 40 de ani devine vicepreședintele consiliului de administrație al unei companii

aeronautice, care cuprinde cele mai mari uzine de aviație din Statele Unite.

Încercând în zbor un prototip deosebit, își pierde viața pe coasta Pacificului, la începutul lunii aprilie 1946, lângă Los Angeles.

Parasca Mihai n. 15.08.1933 Sofconea jud. Timiș.

1951 Timișoara formare A, B, C, cu instructorul Iosif Munteanu. 1952-1953 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1953 Iași instructor și C-ul de Argint. 1954-1956 Săliște Sibiu, instructor. 1956-1960 Constanța instructor.

Pascovici Constantin n. 30.12.1930 Brașov, decedat la 4.07.1978 Brașov.

1947 Sânpetru formare A, B, C, cu instructorii Eugen Banciu și Eugen Cernescu. 1950 Ghimbav brevet gr. II avioane turism instruit de Petre Cristescu. 1964 Sânpetru C-ul de Argint. 1975 Sânpetru C-ul de Aur (1973 un diamant – 300 km triumfi în grup cu Octavian Lie și Roemo Vlădescu). 1975 Maestru al sportului. 4.07.1978 decedează în accidentul cu microbuzul școlii Sânpetru. 470 de ore la planor.



Pastior Egon Walter

n. 22.06.1903 Sibiu, decedat la 22.11.1973 Sibiu, inginer 1922-1926, studiile superioare în Germania unde în 1925 execută câteva zboruri cu planorul și este captivat. 1928 s-a autoinstruit la Sibiu întâi pe un balansoar, apoi cu planoare construite de el. 1928-1929

împreună cu Walter Engelman construiesc un Zögling cu care între 1930-1935 formează la Poplaca lângă Sibiu, piloți categoria A și B. 1931 în Germania la Grunau obține brevetul C nr. 3457 din 19.11 și la Sibiu construiește două planoare faza II din care un Baby I, după planuri originale și execută cu acesta în 1933 la Poplaca un zbor plutit la pantă de peste două ore. Tot în același an la mitingul aviatic de la Sibiu efectuează primul remoraj de avion din România cu planorul. Continuă să instruiască în condiții grele până în 1935 când dezgustat de lipsa de interes și ajutor, renunță la activitatea de planorism, pentru care a depus o muncă solitară și o pasiune remarcabilă. În 1944 publică la Sibiu lucrarea tehnică „Automobilul”, iar în 1945-1949 este deportat în URSS pentru vina de a fi „sas”. Acest mare pionier al planorismului de la noi a avut preocupări complexe și foarte laudabile, de la construcții de planoare la zboruri în premieră și de instruire plină de curaj care s-a dovedit și competentă, până la primele performanțe din România.

Paulincu Octav-Bârlă n. 1885 Cernăuți Bucovina, medic.

1932-1935 la Cernăuți sprijină din plin activitatea incipientă de planorism, împreună cu avocatul Gh. Vântu, prefectul județului. În 1932 pune la dispoziția școlii automobilul personal pentru lansarea planoarelor Zögling construite de studenții Universității locale. La 28.08.1935 la vârsta de 50 de ani este brevetat oficial pilot de planor categoria B de către comisia de brevetare a Direcției Aviației Civile, instruit de Nello Bucevski.



Pavel Ion n. 24.03.1927 Scobinți

jud. Iași, inginer construcții mașini. 1848 Iași formare A, B, C instruit de Gh. Gâlcă. 1949 Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism și Tg. Mureș remoraj de avion cls. I. 1950-1951 școala de ofițeri aviație Sibiu, Bobocu și Tecuci. 1955-1978 Iași pilot antrenament și performanță curs zbor instrumental și acrobație. 1958 Iași C-ul de Argint, 1964

Iași C-ul de Aur și un Diamant. 1965 Maestru al sportului. Între 1963-1974 participă la 10 competiții interne ocupând locuri onorabile (1971 locul II la selecție, 1972 locul I tot la concurs de selecție). 1500 ore de zbor planor și 1000 avion, 27000 km parcurși cu planorul, zburător pasionat „Bădia Pavel” modest și sobru.



Pavlovski Mihail n. 7.10.1905

Cetatea Albă – Basarabia, școala de ofițeri aviație promoție 1927 (cu Alex. Papană).

1927 sublocotenent aviator. 1928-1929 brevet pilot vânătoare. 1931 școala superioară de studii matematice. 1933-1934 Institutul Militar de Educație Fizică. 1935-1936 concurent bob în țară și

străinătate la patru competiții în cadrul asociației sportive „Aeronautica”. 1936-1939 pilot linie și instructor la Societatea LARES (Lookeed 10, 14 și Douglas DC-3). 1940-1942 comandantul școlii militare de bimotoare Popești Leordeni și Ziliștea Buzău (Polez-65, Bristol Blenheim, Savoia, Heinkel-111). 1942-1944 comandantul Grupului Aerotransport Militar Băneasa și misiuni de sacrificiu pe Frontul de Est. 1943 la Focșani obține brevetul nr. 1 pentru planor de transport. 1946-1947 Băneasa director la Societatea transport aerian TARS. 1.09.1949 este arestat politic, execută un al la Jilava și patru ani la Canalul Dunăre-Marea Neagră. Eliberat în 1954-1962 lucrează ca muncitor vopsitor la o cooperativă de unde se pensionează. Peste 5000 ore de zbor. În 1992 comandorului Mișă Pavlovski i se acordă gradul de general. O sănătate deosebită păstrată într-o viață echilibrată, la 95 de ani este drept ca un brad cu o memorie de invidiat și poate fi văzut ca spectator de onoare la mitingurile aviatice.

Păltineanu Tudor Romul n. 27.03.1924 Sfântul Gheorghe jud. Covasna.

1942 Sânpetru formare A, B, C instruit de Gh. Petrovici și Nicolae Blebea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remoraj avion cls. I cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1944 Petrești școala militară de planoare transport cu instructorii Eugen Costin și Mihai Făgăraș. Activitate: 1944 ajutor instructor Câmpina. 1945-1947 Sânpetru instructor voluntar. 1948-1950 Câmpina. Îndepărtat din aviația sportivă ca fiu de boier – „lupta de clasă”.

Pătru Mircea n. octombrie 1909 Calafat, decedat la 16.07.1987 Fribourg – Elveția.

Provenit din artilerie, devine observator navigant și pilot militar. Ofițer de Stat Major. Din 1940 în cadrul

conducerii Direcției Aviației Civile, trimis în Germania de Subsecretariatul de Stat al Aerului (S.S.A.) ca șef al școlilor de pilotaj civile. 1941-1942 traduce împreună cu Eugen Cernescu din limba germană cartea lui Wolf Hirth „zborul fără motor”, după deplasarea de documentare în Germania, cu grupul celor cinci instructori planoriști români, cu care prilej zboară planorul Kranich și alte tipuri. Desfășoară o activitate intensă pentru planorism, obținând fonduri pentru achiziționarea de planoare din Germania și dotarea exemplară a școlilor civile de pilotaj. 1946 scos din aviație pentru colaboraționism cu „nemții”, pleacă din țară în 1948 și se stabilește pe rând în Franța, Spania și U.S.A., unde a fost profesor la un colegiu din Brooklin – New York. După pensionare se reîntoarce în Europa și se stabilește definitiv în Elveția.

Păucă Mircea n. 6.05.1933 București, profesor doctor inginer geofizician.

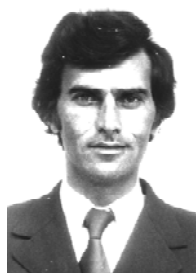
1973 Clinceni formare pilot sportiv la 40 de ani instruit de Gh. Savastre și Gh. Bărbuceanu. 1974-1978 Clinceni antrenament special pentru pilotarea aeromodelor telecomandate. Dublu campion național la aeromodelor comandate și record național de durată cu aeromodelul planor telecomandat – 4 ore și 40 de minute. Maestru al sportului – aeromodelor.



Păun Mircea n. 5.01.1922 Buzău, decedat la 15.05.1986 București.

1941 ARPA Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism instruit de Teodor Negulici. 1942-1944 Buzău-Ziliștea școala de adjutanți av. Rezervă. 1944 Popești-Leordeni zbor instrumental bimotoare. 1948-1960 aviația sportivă instructor avion la Giulești, Strejnic,

Geamăna, Clinceni. 1960-1970 aviația sanitară. 1950-1960 pilot remorcher planoare. Bun zburător și coleg, caracter integru, sociabil cu permanent umor de calitate.



Pânzaru Claudiu n. 7.09.1949 Schiopeni jud. Vaslui.

Calificări: 1969 Iași formare pilot sportiv planor cu instructorul Vasile Coțofană. 1975 școala de instructori – Gh. Georgescu, București. 1980 pilot și instructor motoplanor. 1981 pilot recepție planor și din 1984 și motoplanor. Activitate: 1975-1999 până la pensionare, Iași instructor șef de sector 1976-1984,

comandant aeroclub 1988-1991. 1973 Iași C-ul de Argint, 1990 C-ul de Aur și două Diamante până în 1992. 1986 Maestru al sportului. Antrenor al lotului național și arbitru. A participat între 1977-1994 la 10 campionate naționale, internaționale, acrobație și clasament de distanță. Ore planor, motoplanor 4800, avion 200.

Pârvu Persic Cristian n. 31.10.1967 Craiova.

1983 Craiova formare pilot sportiv instruit de Titel Stârcu. Brevetat înainte de 16 ani. 1990 Craiova C-ul de Argint. 1993 proba triumphi de 300 km pentru C-ul de Aur și

un Diamant. Între 1990-1993 participă la opt concursuri de distanță, selecție, naționale și aterizare la punct fix. Ore planor 412 și 6600 km parcursi în zboruri de distanță.

Pârvulescu Dan n. 13.07.1932 București, școala de ofițeri aviație promoția 1951.

Sânpetru 1949 formare planor A, B, C instruit de Gh. Brănescu. 1950-1951 școala militară pilotaj (IAR-80). 1952 Develescu-Caracal avioane cu reacție MIG-15. 1953-1960 instructor avioane clasice, trecut în rezervă, revenit în 1963 la Bobocu-Buzău pilot și instructor reacție cu L-29, MIG-15, 17, 19 până în 1968-1971 când urmează cursurile Academiei Militare. 1971-1975 instructor reacție, comandant escadrilă și navigator șef, colonel. 1976-1978 comandant adjunct al Aeroclubului Central Român, responsabil pentru zbor, nu uită planorismul de unde a prins aripi și îl sprijină din plin. 1978 pensionat. 1980-1988 rezident în Italia, la fiica sa, revine în țară. Avioane clasice 14 tipuri, 1120 de ore, reacție 4 tipuri 1360 ore.

Pârvulescu Gheorghe n. probabil în 1905, ofițer de administrație, intrat în aviația militară cu grad de căpitan.

1936 în Germania obține brevetul C și realizează un zbor de 5 ore cu planorul în țară. 1937-1938 Sânpetru școala de instructori planor instruit de Ernst Philipp. 1937-1939 la comanda școlii de la Petroșani, unde are o prestație mediocră. 1940-1941 Sânpetru comandant. A fost o tristă figură în planorism prin lipsa de acomodare la viața civilă și civilizată.



Pâslaru Vladimir n. 20.02.1921 Corbu jud. Soroca-Basarabia, Politehnica telecomunicații.

1948 Dudești Cioplea formare A și B instruit de Rodica Popescu. 1949 Sânpetru brevet C instruit de Gh. Brănescu și Nicolae Blebea. 1951 Dudești Cioplea remorcaj avion cls. I, zbor instrumental și acrobație cu

instructorul Mircea Finescu. 1955-1957 Dudești instructor voluntar. 1955 Dudești C-ul de Argint. 1961 Clinceni primul pilot sportiv planor, deținător al insignei internaționale C de Aur (a cincea din România). 1962 Maestru al sportului. Deținătorul unui record de distanță biloc de 150 de km cu Valentina Ghinea în 1953. Participă între 1956-1962 la cinci campionate naționale și internaționale. 700 de ore de zbor. Coleg deosebit, civilizată și plin de tact, model de bunătate.

Pelin Nicolae n. 30.10.1919 București, decedat în 1995 București.

1939 Giulești Asociația aviatică C.F.R., brevet pilot gr. II avion cu instructorul Ion Crăciunescu. 1940-1941 Buzău școala de perfecționare vânătoare. 1942 flotila 3 vânătoare (IAR-80). 1943 escorta vânătoare pentru vapoare pe Marea Neagră. 1944 Pipera, apărarea Bucureștiului împotriva aviației americane. 1945 Frontul de Vest pilot de vânătoare pe IAR-80. 1946-1948 Aviația C.F.R. 1948 Clinceni instructor avion. 1949-1972 escadrila specială MI – pensionat. 1948-1950 pilot remorcher planoare mitinguri etc. În mai 1948 la Sânpetru remorchează cu un Fleet pe toți instructorii planoriști veniți pentru reconfirmare.

Pentilescu Haralambie n. 15.06.1955 Todirești jud. Suceava, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1980. 1980-1983 Suceava pilot remorcher planoare și lansare parașutiști (AN-2). 1982 C.I.P.A. examen instructor planor. 1983-2000 Suceava instructor planor și pilot remorcher. Din 1998 comandant al Aeroclubului Suceava. 1981 Suceava C-ul de Argint. Ore planor 800, avion 1600.

Perju Nicolae n. 15.10.1917 Oncești jud. Bacău, decedat septembrie 1999 Brașov, maistru strungar.

1939 Mecanic avion, flotila 3 Galați. 1940 Dudești Cioplea brevetele elementare planor A și B instruit de Rodica Popescu. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori cu instructorul Eugen Cernescu. 1950 Giulești brevet gr. II avion instruit de Ștefan Calotă. 1949 Câmpina instructor. 1950-1952 Dudești Cioplea, instructor (1951-1952 comandant). 1952-1955 Iași instructor. 1956 Câmpina instructor. În focat activist P.C.R.

Perța Viorel n. 14.09.1957 Oțelul Roșu, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1980.

Baia Mare 1980-1983 calificare instructor remorcher, instructor avion și planor. 1984-1992 instructor planor la Baia Mare din 1993-1994 comandant Aeroclub și apoi din nou instructor. 1982 C-ul de Argint. 1984 participă la un concurs de selecție pentru campionatul național. 980 ore avion și 1600 planor.

Petcu Vasile n. 21.05.1934 Ulmeni jud. Ilfov.

1953 – Giulești pilot gr. II avioane turism și școala de instructori zbor cu motor. 1954-1955 – Geamăna-Pitești instructor. 1956-1958 Râmnicu Sărat instructor. 1952 – Popești-Leordeni – brevet parașutist gr. II aeronavă. 1959 – Clinceni curs instructor planorist și insigne C de Argint. 1959-1960 – Dezmir Cluj – instructor planor. 1961 – Cluj pilot Aviația Sanitară și 1961-1971 Constanța tot pilot AVIASAN. 1972-1984 la pensionare la TAROM – pilot de linie comandant pe avioane IL-14 și AN-24. 1959 obține titlul de Maestru al sportului la zborul cu motor. În cei 35 de ani de zbor a realizat aproape 20000 ore de zbor.

Pethö Andraș n. 20.02.1956 Târnăveni jud. Mureș, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1978.

Aviația utilitară 1979 și 1987 pilot AN-2. Brașov 1980 calificare pilot remorcher din 1981 instructor remorcher și C-ul de Argint, Tg. Mureș. 1984 Suceava școala de instructori planor. 1985-2000 Tg. Mureș instructor. Ore de avion 2600, planor 1000.



Peti Iulian n. 21.07.1925 Cehul Silvaniei, jud. Sălaj, liceul industrial.

1943 Câmpina formare A și B instruit de Th. Georgescu de la A.N.E.F. și 1944 brevet C cu instructorul Aurel Bucur. 1950-1951 Sânpetru, școala de instructori cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1951-1958 Câmpina instructor. Coleg deosebit, conștiincios, civilizat. 1977 la Câmpina înființează un club de deltaplanism și instruieste cu zel folosind experiența din planorism, cu bune rezultate.



Petre Augustin Iuliu

n. 13.11.1923 Cehul Silvaniei jud. Sălaj, decedat 6.01.1999 București, profesor doctor docent inginer – Facultatea de aeronave București.

Un fenomen al instruirii multilaterale. 1942 bacalaureat la Tg. Mureș. 1936-1940 Conservatorul din Tg. Mureș, absolvent secția vioară. 1942-1947 Politehnica București, șef de promoție facultatea electro-mecanică, secția aviație. 1942-1947 Facultatea de Științe, secția matematică, licențiat. 1942-1947 Facultatea de Litere și Filozofie, licențiat. 1948 asistent al profesorului Elie Carafoli, studii și cercetări speciale în mecanica fluidelor. 1966 doctor inginer, 1969 doctor docent – șef de catedră. 1989 profesor emerit. Între 1968-1975 invitat de NASA consilier și profesor la Universitatea Stanford cu un contract internațional. Membru în biroul federal al Federației Aeronautice Române. 1950-1960 aprobă construcția de aeronave proiectate în țară, contribuții la studiul fenomenului de Flatter.

Activitate de zbor: 1949-1950 Tg. Mureș brevetele A, B, C planorism cu instructorii Mircea Cârstoiu și Constantin Atanasie. 1951 Giulești București brevet pilot avioane turism gr. II. Din 1950-1970 antrenamente anuale la planor și avion, raiduri, pilotaj fără vizibilitate, acrobație. 1965 Clinceni insigne internațională de performanță planor C de Argint. 1966 un zbor de distanță de peste 200 km cu planor IS-3. A acumulat aproape 1000 ore de zbor la planor și avion.

Petrescu Constantin n. 21.01.1961

1978 Pitești planor tabăra de vară U.T.C. 1979-1982 școala de maiștrii militari aviație Mediaș. 1982 Geamăna-Pitești formare pilot sportiv. 1983-1990 pilot performanță și C-ul de Argint. 1989 școala de instructori Tg. Mureș instruit de Ștefan Togănel și Gh. Georgescu. 1990-2000 Pitești instructor.

Petrescu Cristina Jana, juristă.

1979 Craiova formare pilot sportiv instruită de Matta Arpad. 1981 Craiova C-ul de Argint. 1983 – 25 iunie Craiova – triumfi de 300 km probă pentru C-ul de Aur, un Diamant și durata de 7 ore și 10 minute. 1984 participă la trei campionate de selecție național și internațional.

Petrescu Ștefan n. 24.09.1934 Fălticeni, inginer, publicist și corresponsent de război (facultatea de mecanică și filologie).

1953 Iași formare A, B, C planor cu instructorul Niculae Perju. Polisportiv între 1951-1952 este în lotul național de juniori la schi. 1963-1964 tir cu armă sport – campion național și competitor motocros. 1968-1990 sa stabilit în Republica Federală Germană, devine corresponsent de presă și reporter de război. 1969-1976 Nigeria – Biafra și Liban, 1971 Israel și Egipt. 1976 Kurdistan și Iran, pentru această activitate statul german îi acordă două medalii pentru corectitudine și curaj.

În decembrie 1989 revine în țară și își pune în valoare profesionalismul de reporter în puncte fierbinți, immortalizând „Revoluția Română” cu aspecte din București, într-o lucrare

de referință de înaltă ținută reportericească și grafică și organizează o expoziție foto la Frankfurt, cu acest subiect. 1992 la Dame, în Germania, și Montpellier în Franța, urmează cursuri de calificare pentru motodeltaplan. 1993 la Deva își reconfirmă brevetul de pilotsportiv planor. Din 1994 proprietar al unui motodeltaplan și a unui avion ultra-ușor „Gemeni” cu care obține calificarea de pilot pe ultra-ușoare la Brașov (este primul proprietar particular de avion după 1945 din România). Ore de zbor avioane ultra-ușoare 980.

Petrilă Vasile n. 29.08.1923 Ceica jud. Bihor.

1941 Arad brevetele A și B instruit de Gh. Jiga. Sânpetru brevet C cu instructorii Eugen Cernescu și Vasile Scorțea. 1942 ARPA Alexandria brevet pilot gr. II avioane turism. 1942-1944 Ziliștea Buzău brevet militar aviația de observație (IAR-39). 1947 pilot aviația sanitară. 1948-1949 pilot remorcher la Calan și Tg. Mureș. 1949-1955 instructor avion la școlile Giulești, Strejnic, Ghimbav, Râmnicu Sărat, Călărași, Clinceni. 1958-1973 aviația utilitară pilot AN-2 și comandant detașament. 1969 pilot elicopter. În 1958 la Clinceni, remorchează simultan trei plane IS-3. 14600 ore de zbor, planor, avion, elicopter. Fiul său este pilot de linie comandant pe BAC-111. „Vasilică” un coleg deosebit plin de modestie, corectitudine și pasiune pentru zbor.



Petrovici Gheorghe

n. 30.01.1920 Brăila.

Calificări: 1939-1940 ARPA – Popești-Leordeni și Alexandria cu instructorul Teodor Negulici – brevet pilot gr. II avioane turism. 1941 – Măldeni – Roșiorii de Vede, școala militară de pilotaj. 1942 Sânpetru școala de instructori planor cu instructorii

Eugen Cernescu și Niculae Blebea și Giulești calificare remorčaj avion cls. I și II. 1952 pilot remorcher plane.

Activitate: 1942-1944 instructor la Sânpetru și Birtin-Brad. 1947-1948 Câmpina instructor șef. 1949 șef de pilotaj Reșița și instructor Timișoara. 1950-1951 șef de pilotaj la Iad-Bistrița. 1952-1958 șef pilotaj la Iași și Clinceni 1958-1961 (1960 detașat la Geamăna șef de pilotaj, un sezon de zbor). A format peste 700 de piloți planoriști, din care șase au devenit Maestrii ai sportului.

Performanțe: 1942 Sânpetru 10 ore în luna decembrie, pe un ger năprasnic. 1952 Iași C-ul de Argint. 1958 Geamăna, record viteză 100 km biloc, Clinceni patru recorduri naționale în trei săptămâni, țel fix 220 km și viteză biloc (București-Constanța) viteză biloc pe triunghi de 100 km și distanță țel fix dus-întors 260 km biloc. 1959 devine Maestru al sportului. Ore avion 924 cu 12 tipuri, planor 2210 cu 23 de tipuri zburate. „Gogu” a fost un bun și blând instructor. Și-a „îndesat” cu zbor elevii cum nu a mai făcut-o nimeni.

La întâlnirile anuale ale foștilor instructori este nelipsit și cu mult haz. Suflet de Aur, modest și conștiincios „Mamă dragă” cum a fost poreclit în aviație, este o figură originală în planorism, cu un entuziasm molipsitor a avut prestații profesionale deosebite, dar a fost și imprevizibil prin șotiile făcute din care a scăpat cu bine datorită norocului.

A avut, probabil, spiritul de club cel mai dezvoltat din planorism și a fost campion al altruismului.



Philipp Ernest n. 12.12.1912

Landsberg (nordul Germaniei), decedat la 14.04.1992 Bremen.

1930 Wasserkuppe formare A și B instruit de Fritz Stamer. 1931 Röhn brevet C și curs instructori. Ajutorul lui Robert Kronfeld. După 1933 devine apreciat organizator și instructor. 1934 pleacă cu Hanna Reitsch în Finlanda pentru organizarea planorismului, unde revine în 1936 în aceeași formație. Din 25 august 1937 până în toamna lui 1938 vine în România, în același scop și formează la Sânpetru primii 19 instructori planoriști, instruiți în țara noastră, care vor da avânt planorismului de la noi. 1940-1945 pilot de elicopter planor de observație pe submarinele germane și pilot de vânătoare pe celebrele Focke-Wulf-190. după război continuă activitatea de planorist ca pilot de recepție până în 1949, apoi consilier.

Între 1931-1933 construiește după un proiect propriu o aripă zburătoare botezată „Marabu” cu care participă la concursul de la Röhn. Decedează în condiții suspecte, găsit înecat în Marea Nordului, cu un rucsac cu pietre în spinare. Românii care l-au cunoscut, i-au purtat o frumoasă amintire.

Pipo Tiberiu n. 3.11.1931 Tg. Mureș, economist.

1950 Tg. Mureș formare A, B, C cu instructorul Alex. Jozsa. 1951 Dezmir antrenament. 1952 Buzău parașutism militar. 1954-1985 Tg. Mureș antrenament și performanță. 1967 Tg. Mureș insigna C de Argint. Între 1975-1988 se preocupă și se implică direct în modernizarea și construirea localului Aeroclubului din Tg. Mureș. Arbitru la campionatele de planorism. Susținător de bază al aeroclubului local. A acumulat aproape 500 de ore de zbor cu planorul.

Pleșa Dumitru n. 30.03.1943 Craiova, școala de ofițeri aviație Buzău, promoția 1965.

1961-1988 în aviația de vânătoare cu reacție, totalizează peste 2000 de ore de zbor pe avioane L-29, MiG-15, 17, 19, 21, 23 și 1200 ore pe avioane cu elice PZL-104, AN-2, BN-2. 1979-1983 adjunct al comandantului Aeroclubului Central Român, face pasiune pentru planorism în 1982 obține insigna internațională C de Argint, pilotează motoplanoare și remorchează plane cu avionul. Ore planor și motoplanor 150. Comandorul Pleșa la pensie este legat în continuare de planorism și arbitrează la campionatele de acrobație.



Ploscă Gheorghe n. 19.03.1933

Telea jud. Prahova, inginer la Centrul Național al Industriei Aeronautice Române.

1949 Sânpetru formare A, B, C instruit de Viorel Cismaș. 1950 Ghimbav pilot avion gr. II instruit de Gh. Zavate. La 7 noiembrie 1949 la un zbor plutit de rutină cu planor Baby, la panta de est de la Sânpetru, într-un puternic curent ascendent de undă lungă atinge înălțimea de 4200 m de unde este „evacuat” din ascendență de instructorul Gh. Brănescu trimis special „să-

l dea jos”.

Podgoreanu Alexandru n. 2.02.1919 Buzău.

1940 Strejnic-Ploiești, brevet pilot avion gr. II. 1941 Strejnic perfecționare. 1942-1944 Frontul de Est, pilot escadrila 114 legătură. 1948-1951 pilot escadrilă specială a Ministerului de interne. 1959 Clinceni, calificare instructor planor. 1959-1961 Galați instructor planor. 1962-1970 pilot aviația sanitară, comandant baza AVIASAN Constanța. 1974 calificare pilot elicopter.

Podgurschi Carol n. 17.12.1910 Pașcani, decedat 27.09.01987 București.

1936 Otopeni brevet pilot gr. II avioane turism. 1938-1941 aviația C.F.R. instructor avion. 1942-1943 Frontul de Est pilot de vânătoare pe Messerschmidt 109-G. Între 1939-1960 pilot remorcher planeare. 1950-1956 serviciul tehnic C.C.A.S. și șeful atelierelor S.E.M.A.T.-Otopeni ale aviației sportive, unde construiește pentru planorism 14 automotoare bitambur. 1960 pensionat. A fost un valoros pilot acrobat care a strălucit la mitingurile aeriene, președinte al comisiilor de anchetare a accidentelor. „Nenea Carolică” a fost un zburător și un om de excepție. Blând, demn, cu un caracter deosebit și o mare putere de muncă. O figură luminoasă și pilduitoare în aviația română.



Polen Hans n. 23.01.1923 Reșița.

1938 Reșița brevet A și B. 1934-1944 maestru tâmplar planeare la școlile Reșița, Timișoara și Sânpetru. 1946-1948 organizator și sprijinitor la înființarea școlii de la Călnic-Reșița. 1949-1950 responsabil tehnic la școala Giarmata-Timișoara. 1950-1961 tehnician de bază la Reghin, fabrica de planeare unde a

lucrat cu dăruire și competență, fiindu-i de mare ajutor lui Vova Novițchi. A lucrat după desființarea fabricii de planeare, în continuare la I.F.I.L.-Reghin până în 1985 la pensionare. 1991 emigrează și se stabilește în Germania.

Policec Anton n. 9.02.1931 Arad, inginer electrotehnică, promoție 1955 – Timișoara.

Din 1958 profesor la Politehnica Timișoara, a publicat peste 70 de titluri, în special de electronică medicală și studii plasmei. Specializare în R.F.G., 1962 doctorat la București. 1967 obține premiul Academiei Române.

Activitate aviatică: 1944-1952 aeromodelism de performanță. 1948 Mocrea formare planor A, B, C cu instructorul Viorel Ciuhandu. 1949 Mocrea calificare remoraj la avion cls. I și Alexandria brevet pilot gr. II pentru avioane de turism. 1950-1952 Mocrea și Timișoara antrenament planor. 1956 Sânpetru-Brașov curs de zbor instrumental planor și probele de durată și înălțime pentru C-ul de Argint. A totalizat la planorism peste 125 de ore de zbor. 1979-1988 practică deltaplanismul unde realizează cca. 25 de ore de zbor. În 1981 înființează la Timișoara în cadrul Politehnicii un club de deltaplanism cu o activitate remarcabilă. A efectuat zboruri cu parapanta cu și fără motor. Din 1995 este proprietarul unui balon cu aer cald, dirijabil.

Pop Mircea n. 1952, decedat la 16.04.1980 Pitești.

1970 Tg. Mureș formare pilot sportiv cu instructorul Francisc Bardoși. 1971-1973 școala de ofițeri aviație Buzău. 1974-1975 aviația utilitară pilot AN-2. 1976-1980 Geamăna-Pitești instructor avion și planor. 1979 obține C-ul de Argint și în 1980 decedează într-un accident cu avionul.



Pop Vasile n. 15.10.1952 Baia Mare, asistent medical.

1975 Baia Mare formare pilot sportiv planor instruit de Vasile Bochiș. 1977 la Sânpetru școala de instructori cu Titi Enăchescu și Constantin Andrei. 1981 instructor motoplanor. A lucrat ca instructor între anii 1978-1999 la Oradea, Satu Mare și Baia Mare. Din 1988 pilot de acrobație cu planorul la campionatele naționale și mitinguri. 1989 C-ul de Argint și țel fix dus-întors 300 km probă pentru C-ul de Aur. Între 1982-1998 a participat la 10 competiții interne din care șapte de acrobație. Pilot acrobat de mare rafinament, încântă la mitinguri prin evoluțiile sale. Aproape 3000 de ore planor și 400 avion.



Pop Zaharia n. 5.09.1942 Baia Mare.

1959 Baia Mare formare A, B, C, instruit de Ion Rădoi. 1961-1963 Buzău parașutism militar. 1973 Baia Mare remoraj avion cls. I și II. 1975 Sânpetru școala de instructori cu Gh. Georgescu și ing. Romeo Vlădescu. 1979 Arad calificare motoplanor. Din 1975 până în 1996 la pensionare a lucrat numai la Baia Mare ca instructor și doi ani comandant al aeroclubului. A obținut în 1977 la Baia Mare C-ul de Argint și a efectuat probele pentru C-ul de Aur. A format aproape 100 de piloți sportivi și a acumulat 3500 de ore de zbor cu planorul.

Popa Gheorghe n. 26.04.1920 Monteoru jud. Buzău, decedat în mai 1996 Brăila.

Calificări: 1938 Dudești Cioplea formare A și B cu instructorul Valentin Popescu. 1940 Popești Leordeni ARPA brevet gr. I avion, Sânpetru brevet C și școala de instructori planor cu instructorul Eugen Cernescu. 1941 Alexandria brevet gr. II avion 1942 Giulești remoraj avion cls. I și II.

Activitate: 1939-1940 Dudești-Cioplea instructor și instructor șef la Câmpina în 1941. Între 1942-1943 Vărădia Caraș-Severin instructor. 1944 Caracal instructor. 1946-1948 Dudești-Cioplea voluntar, instructor retribuit la Uzinele Malaxa. 1948 Dudești, șef de pilotaj. 1949 Sânpetru comandant, apoi Câmpina până în 1951. A instruit 150 elevi A, B, C. Ore de avion 300, de planor 150.



Popa Ovidiu n. 24.10.1924 Brașov, 1945-1948 Politehnica Timișoara pe care o părăsește pentru planorism.

Calificări: 1942-1943 Ghimbav Brașov brevet gr. II avioane turism și antrenament cu instructorii Marius Popișteanu și Petre Ticușan. 1943-1944

școala de ofițeri aviație, rezervă, secția vânătoare. 1948 Timișoara brevetele A, B, C planor instruit de Mihai Iliescu. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori planor cu Eugen Cernescu. 1949-1951 Sânpetru instructor. 1952-1953 Dudești-Ciopea instructor și 1954-1962 ARMV-2 ȘI IRMA proiectant constructor, realizează (în afara planorului acrobatic OP-1 construit în 1950-1951 la Sânpetru) prototipurile OP-22 și GP-2. Între 1955-1962 este pilot recepționar al secției pentru planoare de la ARMV-Pipera (OP-22, GP-2 și CT-2) și al Direcției Aviației Civile. 1962-1966 aviația utilitară comandant AN-2. 1966 Băneasa școala de bimotoare, zbor instrumental. 1967-1968 TAROM, secund LI-2. 1968-1973 Navigator TAROM avion IL-18, pensionat în 1973.

Activitate de zbor sportiv: 1950 Sânpetru C-ul de Argint, realizează un zbor de la Sânpetru la Verbiane în Bulgaria de 297 km. Între 1950-1959 realizează cinci recorduri naționale de distanță și participă la șapte campionate naționale și internaționale. 1951 vicecampion, 1958 campion național și restul totdeauna pe locuri fruntașe. 1960 i se decernează titlul de Maestru al sportului. Zburător pasionat cu un talent deosebit în arta pilotajului, a participat la mitinguri ca pilot solist și în grup de trei planoare între 1951-1962, făcând dovada virtuozității și ca pilot acrobat. În complexa sa carieră aviatică, a realizat cam tot ce își poate visa cineva. Bun instructor, bun constructor, pilot de recepție, pilot de avioane ușoare și grele, mono și bimotoare, navigator aerian. A acumulat 1070 ore de zbor pe planor, 3120 avion și 3600 ca navigator, mai mult pe rute internaționale. Vidu – „omul pasăre” cu un simț deosebit al zborului, a fost dârzu luptător cu năpastele vieții. Plăcut ca prezență morală și fizică.

Popa Victor-Ion n. 29.07.1895 Bârlad, decedat la 30.03.1946 București, personalitate polivalentă, a fost romancier, grafician, caricaturist, autor dramatic, regizor la teatrele naționale din Cernăuți și București.

1906-1912 elev la liceul internat din Iași, construiește și experimentează aeromodele planoare și lucrează cu Ion Romanescu la primul său planor construit la Iași. Prieten bun cu regizorul Nello Bucevski la Cernăuți îl încurajează pe acesta și îl ajută, susținându-l în dezvoltarea planorismului din capitala Bucovinei. Vizibil atras de problemele zborului scrie celebrele romane cu subiect aviatic „Sfârlează și Fofează” și „Maistorașul Aurel ucenicul lui Dumnezeu”, precum și aprecia comedie „Take, Ianke și Cadâr”.

Popa Viorel-Dumitru n. 7.01.1935 Cluj, școala militară de ofițeri Bobocu-Buzău, promoție 1977.

1977-1978 Aviația utilitară Timișoara, pilot AN-2. 1978-1983 Arad comandant AN-2. 1983-2000 comandant aeroclub Oradea și pilot AN-2 parașutiști. 1984 Cluj calificare pilot remorcher planoare, din 1987 instructor remorcher. 1988 calificare instructor planor. 1990 Oradea C-ul de Argint. Ore planor 600, avion 3650.

Popescu Agripa n. 22.09.1956 București, inginer aviație, promoție 1981.

1977 Clinceni, instrucție zbor cu motor în cadrul facultății cu instructorii I. Berenghi și Gh. Uță. 1981-1990 TAROM ing. aparate de bord. 1997 Strejnic brevet pilot sportiv avion cu instructorii Cristi Popteanu și Marcel Anton.

1998 Sânpetru brevet pilot sportiv planor cu instructorii Victor Dumitrescu și Dumitru Munteanu.

Popescu Alexandru Viorel n. 12.10.1920 București, liceul militar, școala de militară de ofițeri aviație activi, Academia Militară, facultatea de Sociologie și Filozofie București.

1937 Câmpina brevetele elementare A și B planor cu instructorul Nello Bucevski. 1939-1940 Popești-Leordeni Asociația ARPA brevetele gr. I cu instructorii Ștefan Mateescu și Dumitru Masgras și II avioane turism cu instructorul Max Manolescu. 1941-1942 școala de ofițeri aviație, pilot bombardament-bimotoare și zbor instrumental. 1944 Frontul de Est, 1945 Frontul de Vest (Savoia Marcheti). 1946-1947 București Flotila 7 Aerotransport. 1948 Mediaș profesor de navigație la școala de ofițeri de aviație. 1948-1950 Academia Militară. 1950-1952 Brașov, comandant regiment bombardament și șef de Stat Major. 1952-1955 condamnat politic în lagărul de muncă de la Hidrocentrala Bicaz pentru fuga unui coleg din țară cu avionul (Dumitru Pițurcă). 1968-1975 inspector principal de navigație în Departamentul Aviației Civile București. 1975-1977 C.I.P.A. București, sector navigație, unde împreună cu Eusebie Hladiuc editează un vast curs de navigație aeriană, unic la noi. Peste 3000 de ore de zbor.

Popescu Constantin n. 9.03.1960, școala de ofițeri aviația Bobocu-Buzău, promoție 1983.

La Clinceni în 1979 obține brevetul de pilot sportiv avion. 1980-1983 școala de ofițeri. 1983-1984 Suceava curs de instructori planor, reconfirmat în 1989, 1984-1992 Clinceni – instructor planor. 1993-1995 București Centrala Aeroclubului României. 1996 se transferă la TAROM. Deține din 1989 insigna C de Argint. Ore planor 300, avion 550.

Popescu Ion Roseți „Oită” n. 13.01.1906 Roseți jud. Călărași, decedat la 10.12.1994 București.

1925 Tecuci pilotaj militar (1925 sublocotenent – 1992 general în retragere). 1943 absolvent al Academiei Militare). 1927 Buzău pilot și instructor vânătoare. 1935-1937 instructor ARPA și pilot remorcher de planoare la mitinguri. 1937 detașat din aviația militară la LARES pilot de linie până în 1941 când pleacă pe Frontul de Est. 1943-1946 Popești-Leordeni comandantul școlii de bimotoare și zbor fără vizibilitate (și instructor al Regelui Mihai I). Peste 6000 de ore de zbor. Decorat cu Virtutea Aeronautică cu spade clasa Cavaler și Coroana României cu spade clasa Ofițer.

Popescu Marius n. 15.05.1949 Slatina, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1972.

În aviația militară până în 1979 pilotează reactoarele L-29, MIG-15, 17, 19, 21. Din 1980 încadrat în aviația sportivă, devine la Sânpetru pe rând, pilot remorcher deosebit, pilot performanță, instructor planor din 1982.

Instruiește până în 1990 când se transferă la aviația utilitară. 1981 Sânpetru C de Argint, 1985 C-ul de Aur și două Diamante. Participă la două concursuri de zbor înălțime în



1981 și 1985 și la un campionat național de acrobație în 1988. A acumulat 1500 ore planor, 1000 ore avioane clasice. 1986 Maestru al sportului.



Popescu Rodica n. 13.03.1915 București. Decedată 29-03-2001 Buc.

Începe formarea ca planoristă în 1938 cu viitorul soț pentru un deceniu, Valentin Popescu. Calificări: 1939 Dudești-Cioplea A și B. 1940 Sânpetru brevet C și școala de instructori cu instructorul Eugen Cernescu. 1943 Clinceni remoraj avion cls. I. 1950 Giulești brevet gr. II avioane turism. 1951 Ghimbav parașutism gr. II aeronavă. Activitate: 1940-1950 Dudești Cioplea instructor. 1951-1953 Sânpetru instructor. Pensionată medical. Performanțe: 1950 București C-ul de Argint și campionatul național de planorism, la care realizează patru recorduri naționale feminine. A totalizat în activitatea sa 430 de ore de zbor, în care s-a devotat profesiei de instructor cu corectitudine și modestie, formând peste 400 de piloți planoriști. Rezervată și civilizată.

Popescu Stelian n. 30.05.1925 Scăieni jud. Prahova. Bacalaureat liceul teoretic și școala de ofițeri aviație – Cotroceni. 1942 – Petroșani brevetele planor A, B instruit de Cornel Morariu, Emil Țepeș și Eugen Cernescu. 1943 – Vărădia certificat C-ul instruit de Gh. Popa și Vasile Scorțea. 1944-1946 Școala militară ofițeri aviație, apoi ofițer activ. 1950-1952 Academia militară – București (1947-1949 școala de bimotoare Târgușor-Ploiești). 1953-1955 șef de stat major Divizie de vânătoare și disponibilizat din aviația militară. 1956-1958 redactor la revista „Aripile Patriei” după care muncitor pe șantiere de construcții până în 1964. 1964-1977 pilot de linie la TAROM, LI-2, IL-14 și IL-18 până la pensionare. 13500 ore de zbor și peste 6 milioane kilometri.



Popescu Valentin Alexandru n. 30.01.1912 Berlin, decedat la 31.07.1986 București, studii școala superioară de arte și meserii – secția sculptură.

1929 venit din țară, în vacanță la Berlin, la mama sa, face primele zboruri cu planorul la o școală de lângă Postdam care i-a marcat toată existența de o pasiune sufocantă pentru planorism căruia i se va dedica total. 1931 la Rössinten în Germania obține brevetele A, B, C, iar în 1933 la școala de la Hornberg condusă de Wolf Hirth obține calificarea de instructor de zbor pentru toate metodele de lansare a planoarelor, sandou, automobil, automotor și avion, având ca profesori pe celebrul „Wolf” și nu mai puțin celebra Hanna Reitsch. Din 1934 desfășoară în țară o amplă propagandă pentru planorism, sprijinit de comandorul Andrei Popovici și profesorul Dionisie Germani, în special, reușind în același an, prin insistență și persuasiune să convingă autoritățile să construiască la fabrica de avioane S.E.T.-București un planor de faza a II-a Baby-IIA, după planurile originale aduse de el din Germania, cu care face demonstrații la mitingurile aeriene

din 1934-1935. În anul 1935 la Brașov obține brevetul de pilot avion gr. I, având ca instructor pe Ninel Ciocârlan. 1936 îi convinge pe sprijinatorii săi să importe din Germania noua creație a lui Wolf Hirth, planorul de performanță GO-3 „Minimoua” înmatriculat YR-AVP, cu care își continuă munca neobosită de propagandă la mitingurile organizate la București și în marile orașe ale țării, într-un raid al orașelor. În vara aceluiași an înființează la Brașov pe aerodromul uzinelor IAR, o școală de planorism cu sprijinul Aeroclubului Brașov, condus de comandorul A. Popovici și ing. Vladimir Timoșenko. La 2 octombrie 1936 realizează primul „tren aerian” care transporta corespondență poștală, într-un raid în remoraj de avion de la Brașov la București, cu planorul biloc GO-2, achiziționat tot din Germania, la propunerea și insistențele sale cu același sprijin material al autorităților, printre care și Primăria București. Pentru activitatea sa neobosită în slujba planorismului primește la 8 iunie 1937 Crucea de Aur a ordinului Virtutea Aeronautică. În 1938 este trimis în Polonia unde, la școala de la Beszmiechowa, stabilește primele recorduri de distanță și înălțime ale României și realizează prima insigna internațională de performanță C de Argint. Tot în același an, înființează la marginea capitalei școala de la Dudești Cioplea, a cărei conducător va fi până în 1942. În 1939 editează împreună cu profesorul Sima Simulescu, o lucrare destinată aeromodeliștilor.

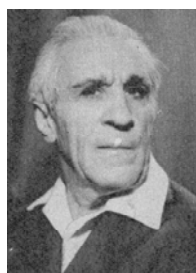
Între 1942-1944 este pilotul de recepție al planoarelor fabricate la ICAR și SET București. Iar în 1943 conducătorul școlii de instructori și remoraj de avion de la Clinceni, vizitată și de fostul său dascăl Wolf Hirth. Tot în 1943 la Focșani obține brevetul militar pentru planeare de transport cu prima serie brevetată în țară. 1944 la Petrești este „instructor Esseyor” la seria a doua a piloților de planeare de transport. În decembrie 1945 participă la reînființarea Aeroclubului Regal Român și prezintă un amplu program pentru dezvoltarea în viitor a planorismului românesc pentru care înființează un cerc de studii.

1945-1947 recepționează planearele I.C.A.R. și Baby, fabricate la S.E.T. și I.C.A.R. 1947 la București – aerodromul Giulești pune bazele Centrului Experimental de Zbor fără Motor din România, cu planuri îndrăznețe, din care în 1948 se materializează tabăra experimentală de la Calan care, pe lângă experimentarea condițiilor termo-dinamice ale dealului Măgura, pe terenul de Sântohalm (astăzi aeroclubul Deva de la Săulești), realizează primul curs de formare în dublă comandă direct în remoraj de avion, unde se brevetează într-o lună la simplă comandă 21 din 22 de elevi înscriși.

Aici în 1948 se termină cariera năvalnică a lui Valentin Popescu. În spiritul luptei de clasă și a lichidării dușmanului de clasă, este dat afară din aviație pentru colaborare cu Germania și simpatie pentru legionari. Se încadrează la A.R.M.V. Pipera și continuă până în 1952 să recepționeze în zbor planearele ICAR și Baby livrate de fabricile ICAR și S.E.T.-București. S-a pensionat în 1972 de la un institut de proiectare și a lăsat un manuscris nepublicat din aceleași motive politice, intitulat „Trei pescăruși” o lucrare autobiografică, scrisă cu talent, din care transpare lupta și dăruirea sa pentru planorism. La capitolul scriitoricesc trebuie menționat că între 1934-1947 a scris în special în revista România Aeriană, dar și în alte publicații de specialitate,

articole de substanță pentru popularizare, doctrină planoristică, biografii, prezentării tehnice etc. Între 1970-1975 participă ca arbitru la campionatele naționale și internaționale ale României. Din 1983 și până la deces este nelipsit de la toate întâlnirile de la Sânpetru ale foștilor planoriști, unde, profund emoționat, cu glasul sugrumat, povestește cu har din activitatea sa de mare pionier dăruit planorismului. A dorit să fie înmormântat alături de bunul său prieten Ionel Feric, dar nici această ultimă dorință nu i-a put fi respectată din cauza familiei care i-a întunecat și ultimele clipe.

Aeroclubul Deva ar putea onora cu numele său o viață de zbucium și dăruire a acestui mare luptător pentru dezvoltarea și propășirea planorismului românesc, căruia i-a închinat cu rară pasiune și devotament întreaga sa viață.



Popoiu George n. 1897 Tuțcani jud. Bacău, decedat în 1974 București.

1912 construiește cu colegii de la Liceul de Arte și Meserii din Bârlad un planor rudimentar, cu care reușește să realizeze câteva desprinderi de pe zăpadă de pe dealul Mare, până când, forțând nota, reușește să-l rupă. În 1913 venit la București îl cunoaște la Cotroceni pe

Aurel Vlaicu și este găzduit de poetul Ștefan O. Iosif. După decesul din septembrie a lui Vlaicu, lipsit de mijloace materiale, devine copil de trupă la Serviciul Tehnic al Aeronauticii militare. 1916 se află pe frontul din Moldova, ca mitralior pe un avion Farman III pilotat de Nae Dinescu (comandant al școlii de planorism Caracal în 1944). În 1919 editează la Iași „Almanahul aviatorilor”. 1926 construiește un avion evoluat ca formă, dar nu reușește să-l doteze cu motor. Experimentează la Cotroceni cu succes o parașută GEP prin lansarea din balon captiv, a unui manechin. 1927-1932 se stabilește în Italia lângă Neapoli unde se specializează în sculptură și turnarea artistică în bronz. 1934 înființează asociația „Cultul aeronautic”, iar în subsolul Liceului Mihai Viteazul din București, construiește un original planor de școală. 1935 construiește o serie de cinci planoare GEP-1 la o fabrică de mobilă, cu care în toamnă începe o activitate de zbor în Parcul Velodrom (Dinamo). 1937 susținut de Ministerul Învățământului, înființează cercuri de aeromodel la liceele din București, Timișoara, Reșița, Deva, Fălticeni și Liceul Român din Sofia. Continuă să fie preocupat de aviație și propagandă pentru zbor până la sfârșitul vieții, lăsând posterității lucrări de sculptură cu caracter aviatic. A fost un boem, plin de idei și frământări pentru aviație.



Popovici Andrei n. 16.08.1883 Gugești – Focșani, decedat la 13.08.1967 București, studiile secundare la Focșani și liceul Militar Iași, unde este coleg cu Henri Conadă, viitorul său cumnat din 1928.

În 1902 intră la școala de ofițeri de Cavalerie unde, prin conștiinciozitate și talentul său va cuceri multe premii în timp, prin colaborarea deplină între om și cal – 1904 sublocotenent – 1913 căpitan – 1917 locotenent comandor – 1920 căpitan comandor. 1926 comandor în rezervă și după 1945 general de Escadră în

retragere. În 1912 părăsește cavaleria pentru aviație și face cursuri de pilotaj la Cotroceni pe avion Farman, având ca instructor pe locotenentul Gh. Negrescu, după care pleacă pe cont propriu în Franța, la școala de pilotaj Morane-Saulnier de la Villacoublay, lângă Paris, unde obține brevetul internațional de pilot.

Apărându-și principiile cu verticalitatea care l-a caracterizat, intră în conflict cu superiorii și este nevoit să revină la cavalerie, de unde este chemat înapoi în aviație în 1913 și trimis la specializare în Anglia unde obține brevetele superioare de pilot (zboară și face propagandă avioanelor „Bristol-Conadă”). Revenit în țară este numit comandantul școlii militare de pilotaj de la Cotroceni, între 1913-1915 efectuează 1870 ore de zbor, fiind în același timp instructor, pilot șef și comandant de escadrilă. „Lucrat” a doua oară din pricina disensiunilor cu superiorii nezburați este mutat din nou la Cavalerie în primăvara anului 1916 și ia parte la războiul de reîntregire, la început comandant al unei unități de cavalerie, unde se distinge prin eroismul său și este propus de două ori pentru acordarea Ordinului Mihai Viteazul.

În 1917 recunoscându-i-se meritele și spiritul de mare organizator este readus în Aeronautică pentru organizarea unui centru de aviație la Tecuci și apoi este numit comandantul grupului 2 aeronautic pe frontul de la Mărășești-Oituz, unde se distinge prin competență și capacitatea sa, fiind decorat cu Coroana României, Steaua României, iar din partea Franței cu Legiunea de Onoare în grad de cavaler și două ordine rusești, luând parte efectiv la misiuni de recunoaștere.

După terminarea războiului, înființează la Tecuci Centrul Militar de pilotaj și devine până în 1923 director al Aeronauticii Militare, membru fondator al Aeroclubului Regal al României și secretar general (ARR) pe care îl afiliază la Federația Aeronautică Internațională la 12.08.1923 la conferința generală de la Göthemborg, la propunerea lui Paul Tissandier. Demisionează din Aviația Militară și până în 1925 face parte din consiliul de administrație al fabricii de avioane și motoare ASTRA-Arad. 1925-1926 editează revista ARIPA și din 1927-1947 România Aeriană, publicație de înaltă ținută și interes.

1925 pune bazele înființării uzinei de avioane I.A.R. - Brașov, deținând funcția de director și apoi director general adjunct până în 1937 când este chemat la conducerea și organizarea societății de transport aerian LARES pe care o dotează cu ultimele creații pe plan mondial și de care se desparte în 1941 la pensionare.

1932 membru fondator al Aeroclubului Brașov și președinte al acestuia până în 1937, susține înființarea și dotarea școlilor de planorism de la Sânpetru, Câmpina și Dudești Cioplea, sesizând avantajele planorismului și evoluția în viitor.

Între 1920 și 1947 cu un talent deosebit, publică articole în publicațiile vremii și ține conferințe în țară și capitală la sala Dalles, Ateneul Român și Radiodifuziune, pentru propaganda aviației și cunoașterea faptelor și realizărilor celor mai străluciți zburători din România.

Talentul său de orator și de publicist, dublat de excelentul organizator vizionar, de pedagogul și psihologul de excepție, au făcut din comandorul Popovici un mit încă din timpul vieții sale ireproșabile. Om dărz și hotărât, dar

plin de politețe, cu un caracter exemplar a fost unic în lupta sa perseverentă și pilduitoare pentru dezvoltarea aviației Române și propășirea aripilor românești, pe care le-a slujit cu înalt simț patriotic, până în ultima clipă a frământatei sale existențe.



Popovici Dumitru n. 1.02.1952
Holboca jud. Iași, electrotehnician,
facultatea de drept.

Calificări: 1971 Iași formare pilot sportiv cu instructorul Lică Coțofană. 1974 Iași antrenament, zbor instrumental. 1975 Clinceni și Sânpetru școala de instructori planor cu instructorii Gh. Georgescu și Titi Enăchescu și C-ul de Argint. 1979 Deva pilot motoplanor. 1989 Iași calificare pilot remorcher – PZL-104. Activitate: 1975-1989 Iași instructor (1986-1989 șef de pilotaj). 1990-1994 Centrala Aeroclubului României, șeful sectorului planorism și din nou în centrală între 1998-2000. 1995 director de zbor și adjunct al directorului Aeroclubului României. Dinamic, ambițios cu multă putere de muncă și dăruire pentru planorism.



Popovici Valeriu n. 2.10.1923
Poiana Sărată jud. Bacău, decedat la
15.04.1990 București, studii de drept.

Calificări: 1942 Giulești formare A și B cu Nicolae Căndea. 1943 Sânpetru brevet C instruit de Gh. Petrovici și Nicolae Blebea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj avion cls. I. 1950 Giulești brevet pilot avion gr. II și Clinceni parașutist gr. II aeronavă. 1959 Geamăna-Pitești calificare pilot remorcher și 1961 brevet instructor de zbor cu motor.

Activitate profesională: 1944 Caracal instructor. 1945-1947 aviația C.F.R. și A.R.P.A. Câmpina. 1948 Reșița șef de pilotaj. 1949 Giulești șef de pilotaj. 1950 Mocrea șef de pilotaj. 1951 Iad-Bistrița comandant. 1952-1959 Timișoara director. 1959-1961 București comandantul Aeroclubului Central și secretar general al Federației Române de Aviație. Reprezintă în 1959 România la congresul F.A.I. ținut la Barcelona.

Activitate sportivă: 1950 Mocrea C-ul de Argint. 1957 cea de-a treia insignă C de Aur din România. 1951-1957 participă la trei campionate naționale, pe locuri fruntașe (1956 vicecampion național). Între 1950-1960 realizează patru recorduri naționale de distanță și viteză. Participă la mitinguri ca pilot de acrobație cu planorul. Din 1960 deține titlul de Maestru al sportului pentru planorism. A format 420 piloți de categoria A, B, C, 60 de piloți pentru remorcaj de avion și instrucție superioară, 15 piloți remorcheri. Ore planor 1840, avion 725. „Valerică” a fost un suflet de aur, dotat cu o inteligență scilipitoare, cu un umor spontan și debordant. Dedicat fără rezerve zborului, a fost un instructor talentat și un conducător deosebit de subtil și competent. A reușit să descrețească în permanență frunțile tuturor, să sfătuiască cu înțelepciune, să insuflă optimism și bună dispoziție. A sedus prin spiritualitatea sa și pe dușmanii săi care din invidie

josnică și ignoranță, au reușit să-l îndepărteze din aviație, din motive politice în 1961.



Porumbu Cătălin n. 21.05.1968
Brașov, liceul teoretic.

1981-1984 Deva formare pilot sportiv și C-ul de Argint sub instrucția lui Ion Porumbu, tatăl său. 1985-1989 pilot de performanță. 1988-1989 Tg. Mureș școala de instructori și calificare acrobație cu instructorii Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1989-1995 Deva instructor. 1990 Brașov calificare zbor instrumental și C-ul de Aur. 1991 Maestru al sportului. 1992 deținător al celor trei Diamante. Între 1985-1992 a participat la 14 competiții (interne 11 și 13 internaționale), din care un campionat european, pe locuri fruntașe (1992 campion național de juniori – 1990 vicecampion național seniori). A acumulat până în 1996 când a părăsit aviația sportivă ca profesionist, 2100 ore de zbor cu planorul și 31000 km distanță. Din 1994 este soțul planoristei de performanță Rilla Carmen.



Porumbu Ion n. 20.05.1935,
baccalaureat liceu teoretic, tatăl lui Cătălin
Porumbu.

1952 Dezmir formare A, B, C, cu instructorul Karol Ambruș și parașutist gr. II aeronavă. 1953 Ghimbav brevet pilot avion gr. II. 1954-1955 Sânpetru școala de instructori, acrobație, zbor instrumental cu instructorii Gh. Cucu și Liviu Tătaru. 1980 Deva pilot instructor motoplanor. Activitate: 1966 Sânpetru C-ul de Argint. 1973-1975 Sânpetru instructor. 1976-1990 instructor Deva (1976-1979 comandant). A format sute de piloți sportivi și de performanță. A acumulat peste 3400 ore planor. Reținut și echilibrat, după pensionare se preocupă în continuare de problemele planorismului și activează în domenii diverse de propagandă, studiu și istorie a aviației, în special Hunedorene.

Poruțiu Victor n. 1899 Arad, decedat în 1979 Arad,
inginer mecanic, Politehnica din Timișoara.

Lucrează ca inginer la atelierele C.F.R. Arad și, entuziasmat de planorism, ajută școala locală, în special în probleme tehnice. Astfel, în 1938, transformă un autoturism Auburn în automosor cu toate facilitățile și sistemele de siguranță în funcționare care a dat randament până în 1942. confecționează în serie un declanșator original, concepție proprie, care s-a dovedit excelent în exploatare. Când școala de la Arad a fost mutată la 50 de km la Mocrea în 1942 a continuat să fie prezent mereu, timp de un deceniu, zburând cu planoare biloc, din care fotografia cu măiestrie, luând parte și la experimentările pantelor de la Siria și Radna. A sprijinit din plin planorismul arădean, cu toate că din păcate nu a practicat și pilotajul planoarelor sale dragi. A rămas în memoria celor care l-au cunoscut un exemplu de dăruire și abnegație care a contribuit cu multă competență și modestie la buna funcționare și evoluție a școlii de la Arad și Mocrea. A fost stimat și prețuit pentru toate calitățile sale.



Preda Nicolae n. 10.11.1958 Câmpia Turzii jud. Cluj, inginer, facultatea de mecanică Cluj și studii de drept.

1980 Dezmir-Cluj formare cu instructorul Alex. Miron și, în continuare, pilot antrenament și performanță până în 1988, când urmează școala de instructori la Tg. Mureș instruit de Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1989 este instructor la Oradea până în 1993 când se transferă la Dezmir și devine comandant al aeroclubului 1994-1995. 1990 pilot motoplanor și 1991 pilot comandant avion remorcher PZL-104.

Activitatea sportivă: 1982 Dezmir C-ul de Argint, 1984 C-ul de Aur și un Diamant, 1991 al doilea Diamant. 1993 Maestru al sportului. A participat între 1983-1993 la opt competiții de distanță zbor de înălțime și acrobație cu planorul (1984 campion național la Geamăna Pitești distanță, viteză, iar la acrobație 1992 Deva vicecampion și 1993 Tg. Mureș campion național la acrobație). Tenace și perseverent, a depășit o infirmitate fizică (lipsa falangelor la trei degete de la o mână) convingând comisiile medicale prin demonstrații de jonglerie să-l declare apt pentru zbor. A demonstrat talentul și pasiunea pentru zbor. În 1995 se desparte brusc, prin demisie, de aviație prin care a trecut ca un meteor. 1996 emigrează în Canada.

Predescu Ion n. probabil 1912.

1938 Petroșani formare A și B cu instructorul Felix Stof. 1939 Sânpetru brevet C și școala de instructori cu instructorii Eugen Cernescu, Vasile Scorțea și Nicu Blebea. 1939-1942 Petroșani instructor. 1940 experimentează panta de la Măgura Calan și execută un zbor de peste 2 ore cu planor Salamandra. 1943 părăsește planorismul și se mută la Bacău la o fabrică de asamblat avioane. De atunci nu l-a mai văzut nici unul dintre foștii colegi.



Pregea Ioana-Mistor

n. 1.06.1966 Arad, inginer informatică.

Soția lui Mistor Liu (pilot planorist, remorcher, pilot de linie). 1983 Arad formare pilot sportiv planor. 1989 Arad C-ul de Argint. 1988-1991 participă la șase competiții interne, cu rezultate onorabile.

Prodan Valer n. 1938 Pața jud. Cluj.

1962 formare A, B, C – Dezmir cu instructorul Adalbert Ambruș. 1976 Sânpetru școala de instructori instruit de Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1977 Baia Mare C-ul de Argint și instructor până când părăsește aviația sportivă în 1982.

Priua Aurel n. 29.08.1925 Risipiți, jud. Dolj, bacalaureat liceul teoretic. Școala militară de ofițeri aviație promoție 1950.

1943 – Dudești Cioplea formare planorist A, B, C instruit de Gh. Brănescu. 1943 – Alexandria ARPA – brevetat gr. I avion, instructor Teodor Negulici. 1948-1950 – școala militară ofițeri aviație, brevetat pilot militar av. IAR-80. 1950-

1953 – regiment vânătoare Brașov. 1953-1971 – instructor zbor la școala militară ofițeri aviație „Aurel Vlaicu” Tecuci. 1971-1974 – director școala superioară de aeronautică civilă Bobocu-Buzău. 1974-1980 – adjunct comandant Aviația Utilitară Băneasa. 1980 pensionat cu gradul de colonel. Ore de zbor 6300.



Prunariu Dumitru Dorin

n. 27.09.1952, Brașov, doctor inginer, Facultatea de Aeronave.

Studii: 1971 Brașov bacalaureat liceu teoretic. 1976 București licențiat Facultatea Aeronave I.P.B. 1991 Montreal Canada absolvent al Institutului Internațional de Management pentru Aviație (pentru cadre superioare). 1999 București doctorat cu lucrarea „Dinamica zborului spațial” și absolvent al Colegiului Național de Apărare. Limbi străine - franceza, engleza, rusa.

Pregătire aviatică: 1974 Clinceni început formare pilot sportiv avion cu instructor Gh. Uță. 1974-1975 Ghimbav continuare formare și brevetat pilot sportiv avion instructor ing. Nicolae Conțu. 1977 Buzău, în cadrul școlii militare de ofițeri, pilotaj pe avion cu reacție L-29. 1978-1981, în cadrul pregătire speciale de candidat cosmonaut, zbor cu avioane reactive MIG-15. în aceeași perioadă curs special de pregătire cosmonauți în Orașelul Stelar de lângă Moscova.

Activitate profesională și științifică: 1976-1977 inginer la Întreprinderea de Construcții Aeronautice (I.C.A.-Ghimbav). 1981 - 14.05 - zbor cosmic cu nava „Soiuz-40” și laboratorul spațial „Saiut-6” cu o durată de 7 zile 20 de ore și 42 de minute, în care timp efectuează peste 20 de experimente științifice. 1981-1989 inspector șef al activității aerospațiale, în cadrul Comandamentului Aviației Militare și cadru didactic asociat la Facultatea de Aeronave I.P.B. 1985 doctorand în cadrul Institutului de Cercetări Aerospațiale transferat ulterior în cadrul universității Politehnica București. 1990-1991 subsecretar de stat al aviației și șef al Departamentului Aviației Civile. 1991-1998 inspector șef pentru activități aerospațiale, în cadrul Statului Major al Aviației. 1992-1995 colaborator extern al Agenției Spațiale Române, în calitate de secretar. 1993 reprezentant permanent al Asociației Exploratorilor Spațiului Cosmic la sesiunile Comitetului O.N.U. pentru exploatare în scopuri pașnice a spațiului extra-atmosferic. 1995-1998 membru în consiliul de administrație al Agenției Spațiale Române. În aceeași perioadă vicepreședinte al Fundației EURISC - (Institutul European pentru Managementul Riscului Securității și Comunicării). Tot atunci membrul în comitetul executiv al Asociației Exploratorilor Spațiului Cosmic. Din 1996 președintele Comitetului de Politici și Relații Internaționale ale Asociației Exploratorilor Spațiului Cosmic. Din 1998 președintele Agenției Spațiale Române.

1981 membru al Federației Aeronautice Române care îi certifică recordurile, în calitate de cosmonaut, realizate între 14-22 mai 1981: distanță totală parcursă 5.260.000 km; altitudine maximă atinsă 384,4 km; durată totală zbor cosmic 188 de ore și 42 de minute.

1981 membru al Comisiei de Astronautică al Academiei Române. 1982 membru al Federației Aeronautice

Internaționale (F.A.I. - Paris). 1984 membru al Societății Germane de Rachete "Hermann Oberth și Werner von Braunn". 1985 membru fondator al Asociației Exploatatorilor Spațiului Cosmic cu sediul la Paris. 1992 membru al Academiei Internaționale de Astronautică.

1982-1994 a elaborat 11 publicații și comunicări științifice privind cosmonautica, zborul extraterestru și construcția navelor cosmice. De asemenea, coautor la cinci lucrări de specialitate - astronautică.

25-10-2000 avansat la gradul de general de Flotilă Aeriană

Fii săi: Radu Cătălin, născut în 1975, are peste 70 de slaturi ca parașutist sportiv și brevet de pilot sportiv avion, iar Ovidiu Daniel, născut în 1977, a făcut instruirea de parașutist sportiv.

Puiu Dumitru n. 1930 Dărăști jud. Ilfov, decedat în martie 1990 Timișoara.

1950 Timișoara formare A, B, C planor. 1951-1952 școala de ofițeri aviație. 1953 Moscova, Academia Militară „Frunze”. Pilot vânatoare reacție (IAK-17, MIG-15, 17, 19, 21), comandant de mare unitate de vânatoare Timișoara, până în 1984, în aviația militară, general maior, 1984-1989 comandantul Departamentului Aviației Civile – Otopeni, până la Revoluție. Nu a uitat planorismul și pe instructorul său Costică Ignat.



Pușcaș Ion n. 27.02.1952 Cluj, școala de ofițeri aviație Buzău, promoție 1974.

1970 Dezmir formare pilot sportiv planor cu instructorii Ion Dragon și Alex. Miron. 1975 aviația utilitară – comandant AN-2. 1975-1980 Dezmir pilot remorcher. 1978 Dezmir C-ul de Argint. 1980 CIPA examen instructor planor. 1981 Baia Mare calificare motoplanor. 1980-1994 comandant Aeroclub Cluj. Din 1988-2000 la Cluj instructor planor, pilot remorcher și pilot comandant AN-2 lansare parașutiști. Ore planor 1450, motoplanor 280, avion 2750.

Pușpurică Toma n. 12.05.1919 Perivole – Macedonia, profesor de educație fizică și facultatea de sociologie și psihologie.

1942-1943 Giulești formare A, B, C și școala de instructori planor instruit de Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. 1943 Brad-Birtin instructor planor. 1944 Alexandria școala motor profesor de educație fizică. După 1945 profesor la București, la liceul Gh. Șincai, Sîbru Haret și C.A. Rosetti. 1960 profesor la catedra de educație fizică la Facultatea de Construcții – București.

R



Rado Gheorghe Andrei
n. 21.10.1915 Budapesta, absolvent în 1942 a Facultății de electromecanică, secția aviație, Politehnica București.

1935 ARPA Băneasa pilot avion gr. I instruit de lt. av. Constantin Perju și 1936 Asociația Mircea Cantacuzino –

Băneasa brevet pilot gr. II avioane turism (instruit de Max Manolescu). 1939 curs de zbor instrumental pe Aerodromul „Romeo Popescu” – Giulești. 1947 reia zborul în cadrul aviației civile și în 1948 este pilot remorcher la tabăra Calan, unde obține brevetul de planorist categoria C în remorraj de avion cu instructorul Mircea Finescu. 1947-1950 pilot în aviația sportivă și inginer specialist la serviciul tehnic, membru în comisiile de recepție planeare, avioane și anchetarea accidentelor. 1950-1953 redactor științific la Editura Tehnică București. 1954-1974 cercetător la Institutul de Mecanică Aplicată al Academiei Române (1958-1960 la Reghin realizează împreună cu Vladimir Novîchi elicopterul RG-H1 „Țânțar” și un vehicul cu pernă de aer pentru exploatarea stufului din Delta Dunării. Continuă cercetările asupra acestui tip de vehicul de la R2 la R-10 și în 1970 realizează un dispozitiv de inversare a tracțiunii și cârme aerodinamice, noutate pe plan mondial pentru care a primit brevetele de invenție din Franța, Anglia și U.S.A). între 1974-1986 lucrează la Întreprinderea de Avioane București, de unde se pensionează la 70 de ani. 1983 a primit distincția pentru merite în aviația de transport, iar în 1945 i s-a atribuit Medalia Aeronautică de Pace.

Publicații: 1944 în Editura Gorjan-București „Manualul aeromodelistului”, 1951 Editura Tineretului – București „Manualul pilotului sportiv” și în 1953 „Asaltul zidului sonic”, iar în 1993 „Priorități și recorduri mondiale de aviație” o lucrare deosebit de interesantă și vastă prin ineditul informațiilor. În afara cărților menționate a editat studii și cercetări de specialitate singur și în colaborare cu ing. Ștefan Andrei și N.N. Patraulea membru al Academiei Române, referitoare la pulsoreactoare, problemele elicopterului și agregate plutitoare cu propulsie aerodinamică. Pasionat de zbor și de studiu, cu un umor de calitate, prieten de nădejde, nu a atras atenția asupra sa, cu o modestie caracteristică, vecină cu timiditatea „albinuța Gyuri” un exemplu pentru mulți. A contribuit cu date deosebite la prezenta lucrare.

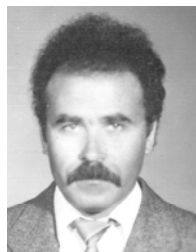
Radu Dumitru n. 16.11.1916 București.

1935 la Cernăuți este brevetat pilot planorist categoria B de către prima comisie oficială din România, sub instrucția lui Nello Bucevski. 1936-1937 la ARPAd-Otopeni obține brevetul de pilot avion gr. II instruit de adjutant șef I. Rădulescu. 1938-1939 Tecuci brevet militar. 1939-1942 este instructor de avion la ARPA. 1942 în cadrul LARES curs de zbor instrumental și pilot linie pe multimotoare. 1942-1944 pilot transport militar trimotor YU-52 pe Frontul de Est. 1945-1948 pilot d linie pe curse interne și externe TAROM. În 1948 părăsește țara, în condiții meteo grele și aterizează la Szalsburg cu DC-3. este angajat pilot de linie în America de Sud la societatea AVIANCA, apoi în Asia la Air Liban și în Statele Unite în Okland Clifornia la Universal Airline de unde se pensionează la vârsta de 60 de ani. Este coautor la lucrarea „Aviația Română pe Frontul de Est și pe cerul Patriei”, editată la New York în limba română în anul 1989 în editura „Lumea luberă”.

Rahău Lidia n. 1955, decedată la 31.05.1974 Clinceni.

1972-1973 Clinceni formare pilot sportiv cu

instructorii Paul Manu și Gh. Savastre. 1974 antrenament Clinceni. Pe 31 mai 1974, cu câteva zile înainte de bacalaureat, face un zbor termic singură la bord, cu un biloc Blanik lansată cu automosorul. După o oră de spiralare, intră de la înălțime mare într-un picaj violent și se zdrobește în marginea aerodromului.



Rădinoiu Radu n. 10.06.1959 Olănești jud. Vâlcea, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1984.

Începe planorismul în 1976 la Balta Verde unde obține brevetul de pilot sportiv cu instructorul Titel Stârcu. 1977 Geamăna Pitești pilot sportiv avion cu instructorul Mircea Pop, 1978 parașutist. 1979-1981 Geamăna Pitești pilot sportiv de performanță. 1982-1984 Buzău pilot militar AN-2. 1988 pilot remorcher Craiova. 1988-1989 Tg. Mureș școala de instructori planor. Din 1989-1999 Craiova instructor planor și pilot remorcher instructor din 1993. Credincios planorismului a devenit un redevabil pilot de performanță. 1988 Craiova C-ul de Argint. 1992 C-ul de Aur și două Diamante. Între 1990-1998 a participat la 17 competiții interne cu calificări în prima parte a clasamentului, în 1997 la campionatul internațional al României a ocupat locul I. 1994 Maestru al sportului, ore avion peste 1000, planor 1380 și 17 salturi cu parașuta.

Rădoi Ion n. 27.09.1934 Serdanu jud. Dâmbovița.

1952 Dudești-București formare A, B, C cu instructorii Ovidiu Popa și Mircea Finescu. 1953 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu și Ghimbav parașutist gr. II aeronavă. 1972 Băneasa elicopter. Activitate: 1953 Tg. Mureș instructor. 1954-1956 Călnic Reșița instructor. 1957-1958 Mocrea și Sânpetru instructor. 1959-1960 instructor Baia Mare și 1970-1972 Balta Verde – Craiova după care 1972-1986 pilot elicoptere la aviația utilitară, de unde se pensionează. A totalizat 650 de ore la planor și 7200 la elicopter. Fire deschisă, comunicativ, apreciat coleg și zburător.

Răducanu Haralambie n. 3.02.1911 Văicunești Arțari jud. Călărași.

1936 Aeroclubul Brașov-Ghimbav brevet pilot avion gr. II cu instructorii Paul Alexandrescu și Mihai Ciocârlan. 1937 Buzău școala militară de pilotaj. 1938 școala de instructori, aviația civilă și instructor la Ghimbav până în 1941. Asociația aviatică C.F.R. Giulești, 1941-1942 instructor. 1942-1943 instructor Roșiorii de Vede. 1944 Frontul de Est recunoaștere (IAR-39). 1945-1946 aviația C.F.R. 1947-1948 Clinceni instructor și comandant la școala de avion. 1949-1953 comandantul școlii Alexandria. 1953-1961 până la pensionare șeful serviciului navigație din aviația sportivă. A pilotat planoare între 1936-1938 și a remorcat cu avionul între 1947-1953. mare prieten și admirator al planoriștilor, a fost aproape nelipsit din 1983 la întâlnirile anuale ale acestora. La 90 de ani este încă „sănătos voinic” și mereu interesat de aviație și realizările aviatorilor actuali.

Apreciat de colegi pentru bunăvoința sa, precum și pentru politețea și manierele sale.



Răileanu Gheorghe

n. 21.02.1935 Ezibei – Bulgaria.

1959 Balta Verde – Craiova formare A, B, C cu instructorii Nicolae Culeniuc și Teodor Vulpescu. 1960-1975 pilot de performanță, a zburat până în 1986. în 1965 obține C-ul de Argint la Craiova și 1973 C-ul de Aur și un Diamant. Din 1974 Maestru al sportului.

A participat între 1971-1975 la cinci competiții, două selecții și trei campionate naționale și internaționale ale României. A fost un pasionat planorist și un susținător permanent al aviației sportive.

Râsnoveanu Gheorghe n. 1925 Ghimbav, decedat în 1978 Brașov.

1942 Sânpetru formare A, B, C cu Nicolae Blebea și Gogu Petrovici. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remoraj avion cls. I cu instructorii Marcu Mihăilă și Mircea Cârstoiu și instructor la Vărădia – Caraș Severin. 1944 Petrești-Dâmbovița școala militară planoare transport DFS-230 instruit de Nicolae Cătană și Mihai Făgăraș. 1945 Frontul de Vest, pilot planoare transport. 1945-1947 Sânpetru instructor voluntar și responsabil tehnic (în perioada de criză). În urma unui accident de muncă, părăsește aviația în 1948. bun zburător și coleg deosebit, liniștit și modest, timid, totdeauna binevoitor, plecarea lui din aviație a fost o pierdere.



Reitsch Hanna n. 29.03.1912

Germania, decedată în 1973 Szalsburg – Austria, instructoarea lui Valentin Popescu la școala Hornberg în 1933.

1932 studentă la medicină, obține brevetele elementare la planor și avion.

1933 instructor la centrul de planorism de la Hornberg. 1934 prima femeie deținătoare a C de Argint. 1934-1945 pilot de încercare și cercetare. 1934-1970 deținătoare a peste 20 de recorduri naționale și mondiale. 1934-1939 expediții de cercetare și organizare a planorismului din Brazilia, Argentina, U.S.A., Liban, Finlanda, Portugalia, Ungaria și Yugoslavia. 1934 record de distanță feminin 164 km (cu Fafnir II) și zboruri experimentale, remorcată de balon dirijabil. 1936 la Olimpiada de la Berlin acrobație superioară cu planor Habicht. 1937 prima femeie care traversează în zbor liber Alpii, în Italia. Calificare elicopter și record mondial la elicopter, devine pilot de linie pentru toate avioanele de transport germane. 1938 record național feminin de distanță 351 km și prima insignă C de Aur pentru femei. Zboară cu elicopterul în interiorul sălii sporturilor din Berlin. 1939 se clasează a șasea din 22 concurenți la campionatul național al Germaniei. 1940-1945 pilotul personal al lui Adolf Hitler. 1942 la Peenemunde încearcă primele avioane cu reacție Messerschmidt 163 A și B, fiind prima femeie care pilotează un avion cu reacție. Între mai 1945-noiembrie 1946 prizonieră de război la Americani. 1955 câștigă campionatul național de planorism al Republicii Federale Germane. 1957 record mondial înălțime femei – 6848 m și primul Diamant. 1958 al doilea Diamant. În 1961 este primită la Casa Albă de președintele John Kennedy. 1963 record feminin dus-întors 523 km și al treilea Diamant. 1971 câștigă campionatul

Mondial la elicoptere. 1972 membră de onoare a Asociației Internaționale a Piloților de Încercare. Decedează la 61 de ani în urma unui stop cardiac.

Rilla Porumbu Carmen n. 31.07.1965 Făgăraș.

1983 Craiova formare pilot sportiv planor. 1988 Craiova C-ul de Argint. 1985-1988 participă la trei competiții de aterizare la punct fix, două de clasament anual de distanță descentralizat și un campionat național. 310 ore de zbor. Căsătorită cu pilotul de performanță instructor Cătălin Porumbu.

Romanescu Ion n. 1895 Craiova, decedat la 1.11.1918 pe front în Franța.

1905-1911 elev la liceul Carol I din Craiova. 1912-1914 liceul internat din Iași. 1911 pe hipodromul din Craiova zboară cu un zmeu celular și datorită fotografiilor făcute de ing. Henri August trimise la F.A.I. Paris este declarat de forul internațional „cel mai tânăr zburător din lume” (avea 16 ani). Tot în același an zboară la faleza din Eforie cu un planor de construcție proprie, cu decolare și aterizare pe picioare. 1912-1914 Iași construiește cu grupul „Infraroșii” (din care făceau parte Horia Hulubei și Victor Ion Popa) trei planoare din ce în ce mai evolute cu ultimul zburând la Copou remorcat de automobil. 1914 după absolvirea liceului intră voluntar în aviația militară și este trimis în Franța pentru specializare, unde surprins de primul război mondial, rămâne ca pilot în aviația Franceză și ia parte la luptele de la Verdun. Este doborât la 1 noiembrie 1918 cu câteva zile înainte de încetarea războiului. A fost un mare pasionat al zborului, un tenace și talentat constructor și ar mai fi înfăptuit multe dacă firul vieții sale zbuciumate de împătimit pentru zbor, nu s-ar fi curmat la 23 de ani. În semn de prețuire și omagiu, craiovenii au instituit din 1994 cupa anuală pentru planorism „Ion Romanescu”.



Romanițeanu Ion n. 13.03.1907, decedat în aprilie 1990 București, liceul teoretic.

1935 brevet pilot gr. II avioane turism. 1936-1937 Buzău perfecționare vânătoare. 1937-1941 instructor avion și șef pilotaj Ghimbay, Strejnic, Giulești, Roșiorii de Vede. 1940 Sânpetru brevet C planor cu instructorul Vasile Scorțea. 1941-1942 Frontul de Est, decorat cu Virtutea Aeronautică cu spade clasa Crucea de Aur. 1943-1946 Giulești șef de pilotaj la zbor cu motor. 1947-1952 pilot linie la TARS, îndepărtat abuziv. Deosebit pilot acrobat, a încântat la mitingurile aviatice între 1939-1952. zburător și om de excepție, 15000 ore pe avioane mono și bimotoare, pilot remorcher între 1939-1947, 1946 comandant la Dezmir. Mare prieten al planoriștilor, până la deces, a fost nelipsit de la întâlnirile anuale de la Sânpetru, începând cu 1983. Distins, modest, discret și plin de înțelepciune.

“Nea Ionica” a fost o pildă de zburător de rasă și caracter integru, care a rămas ca un exemplu deosebit, atât pentru colegi cât și pentru generațiile următoare.



Romașcu Valentin n. 30.03.1934 București.

Calificări: 1952 Dezmir formare A, B, C instruit de Stelian Mihuțiu. 1953 Dudești Cioplea curs de instrucție superioară, zbor instrumental, remorcaj avion, acrobație elementară. Activitate sportivă: 1956 Dudești C-ul de Argint. 1964 Clinceni C-ul de Aur și un Diamant.

Din 1965 Maestru al sportului. Între 1956 și 1984 a participat cu insistență la 25 de competiții, din care trei de selecție, cinci naționale simple, 14 naționale cu invitați străini și trei internaționale în străinătate. A ocupat locuri fruntașe, cele mai bune rezultate fiind în 1963 la Iași campion național și 1971 Iași locul II la clasament național și locul II în 1983 la Geamăna la concursul de selecție pentru campionatul național. A participat la taberele de zbor în curenți ondulatori în anii 1964, 1967, 1968, 1976. A acumulat în cei 32 de ani de zbor peste 3000 de ore de zbor reale. A lucrat la serviciul tehnic al Aeroclubului Central al României între 1984-1990 și a urmat un curs special în Polonia pentru întreținerea și repararea planoarelor din fibră de sticlă la fabrica de la Bielska-Biala în 1985. Politicos și manierat, cu intense trăiri interioare, mistuit permanent de pasiunea pentru zbor, cu calități native de pilotaj remarcabile, s-a dăruit cu ardoare planorismului, care i-a adus și satisfacții și suferințe, acestui sufletist frământat permanent.

Roșca Pavel n. 1924 Arad, decedat la 17.06.1994 Arad, liceul teoretic.

1942 Mocrea Arad formare planor și brevetele A, B, C cu instructorul Gh. Jiga. 1943-1944 Clinceni școala de instructori și remorcaj de avion cls. I. 1944 Petrești Dâmbovița școala militară de planoare de transport. Coleg, om și zburător deosebit.



Rosch Erwin-Martin

n. 6.03.1940 Sânpetru-Brașov – școala profesională – tehnician.

1957 Sânpetru formare A, B, C planor cu instructorul Gh. Georgescu. 1959-1962 serviciul militar. 1963 Sânpetru remorcaj de avion, zbor instrumental, acrobație elementară cu instructorii Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1964 C-ul de Argint. 1973 C-ul de Aur, 1974 Maestru al sportului. 1982 al patrutea deținător a celor trei Diamante și al treilea ca pilot sportiv. Între 1972-1984 responsabil tehnic al Aeroclubului Sânpetru. Tehnician deosebit și pilot de performanță de excepție, între 1972-1982 participă la 17 concursuri, din care două de selecție, ocupând locul I și II, zece naționale și internaționale ale României (1980 și 1981 campion național, 1978 și 1982 vicecampion național) și cinci campionate internaționale în străinătate (1977 – Sumen Bulgaria, concursul țărilor socialiste vicecampion la clasa liber, 1979 Iași Balcaniada – locul II clasa liber) și la toate competițiile în general pe locuri fruntașe în clasament. Deținător a trei recorduri deosebite: 1977 Sânpetru câștig de înălțime 8550 m și înălțime absolută 11050 m, record nedepășit (rezistă de peste două decenii) și viteza

pe triunghi de 500 km, pe ruta Iași-Mânăstirea Umor-Mărășești-Iași, cu o medie de 96,456 km/h realizat în 1982 și, de asemenea, nedepășit (rezistă de peste un deceniu și jumătate).

În urma unui exces de zel al gărzii militare de pază al Aeroclubului Sânpetru în 1983 primește o rafală de gloanțe și este în pericol de a paraliza. Refăcut, îndurerat și scârbit, în 1984 trece ilegal granița și se stabilește în Republica Federală Germană, unde lucrează ca tehnician la o fabrică de planoare. Peste 2500 de ore de zbor reale. Erwin a dat strălucire planorismului din România, rămânând un mare modest, departe de infatuări, un coleg, un zburător și un om de excepție.



Roșianu Gheorghiu Aurelia

n. 1932, decedată în mai 1965 București.

1952 Dudești Cioplea București formare A, B, C planor cu instructorul Mircea Finescu. 1954 Popești-Leordeni brevet parașutism gr. II aeronavă. 1955 Dudești Cioplea remorcaj de avion și curs de performanță, zbor instrumental.

1956 Dudești Cioplea C-ul de Argint. 1958 Clinceni zbor cu motor, pilot gr. II instruită de Mircea Păun. 1960 Clinceni și Iași C-ul de Aur, prima femeie din România posesoare a insignei internaționale de aur. Participă între 1956-1961 la șase campionate naționale de planorism cu clasificări meritorii. 1956-1964 realizează 11 recorduri naționale feminine de distanță și viteză la țel fix, dus-întors și circuit. În 1960 devine prima femeie Maestru al sportului pentru planorism. Are aproximativ 1000 de ore de zbor cu planorul. Din nefericire cariera sa în plină ascensiune, care promitea mult, a fost curmată dramatic de un stupid accident de automobil, ca pasageră, pe șoseaua care o străbătea de la aerodromul Clinceni spre București, îndolind veșnic pe cei ce au apreciat-o pentru calitățile sale și talentul de zburătoare de excepție. Retrasă și puțin comunicativă, plină de modestie și dăruire pentru zbor, caracter deosebit și-a jertfit viața pentru marea sa pasiune – planorismul.



Rotaru Traian n. 13.11.1919

Câmpul Lung Moldovenesc, decedat la 20.10.1991 București, parțial școala de ofițeri aviație (retras în anul II pentru neacomodare cu viața militară).

1939 ARPA Cernăuți brevet pilot gr. II avioane turism. 1941-1944 Frontul de Est și 1944-1945 Frontul de Vest pilot de legătură. În 1945 salvează

din „țara nimănu” cu un avion Fleet, pe adjutantul șef Pukas din aviația de asalt, aterizat forțat pe linia frontului și primește Virtutea Aeronautică de război. 1947-1951 pilot în escadrila MAI, nu se acomodează moral cu misiunile și vine în aviația sportivă. 1952-1957 ca șef de pilotaj la zborul cu motor la Strejnic și Geamăna. Efectuează numeroase remorcaje de planoare cu avionul din locuri greu accesibile și la concursuri, fiind apreciat și iubit de planoriști. 1958-1960 șeful Departamentului de Zbor cu Motor din centrala aviației sportive, talentat pilot acrobat la mitinguri. A totalizat peste 15 mii de ore de zbor pe 52 de tipuri de aparate. A câștigat

concursuri naționale și a realizat recorduri cu avionul. 1957 primul Maestru al sportului la avion și în 1970 diploma F.A.I. – „Paul Tissandier” – pentru întreaga sa activitate în aviație. „Nelu” a fost un zburător și un coleg cu un farmec deosebit. Din păcate în ultimii ani ai vieții a fost ținut la pat de o boală ereditară puțin cunoscută.



Rubik Ernő n. 27.11.1910

Budapesta, 13.02.1997 Budapesta, inginer constructor aeronave. Politehnica din Budapesta.

În cadrul Asociației Aeronautice a Politehnicii participă la construirea unor avioane ușoare sportive, în 1930 obține brevetul de pilot pentru avioane de turism. 1934 inspector pentru construcțiile de planoare și asistent la

Facultatea de aeronave. 1935 înființează o secție de planorism în cadrul politehnicii. Pasiunea pe care o face pentru planorism se va concretiza prin construirea în serie a planoarelor de bază din Ungaria, proiectate de el. 1938 planoarele de școală faza I Tücsok și Vöcsok, 1939 Pilis – antrenament. 1940 Cimbora biloc școală, 1943 Futar și 1950 Superfutar, planoare de performanță (total cca. 1000 exemplare construite). Din 1954 construiește planoare metalice, Gebics, Mogan, Kope și renumitul Gobe folosit până la sfârșitul secolului pentru instruire. A proiectat 28 de tipuri de planoare și 5 avioane.

A fost distins de FAI cu diploma „Paul Tissandier”.

Fiul său Ernő Rubik junior îi continuă opera.



Rusu Mihai Mirel n. 15.10.1953

Cluj.

1969 Dezmir formare pilot sportiv instruit de Ion Dragon. 1970-1995 pilot performanță. A obținut în 1974 C-ul de Argint la Dezmir. 1990 C-ul de Aur și un Diamant. 1991 Maestru al sportului. Membru al lotului național de planorism, a participat între 1981-1993 la 15 competiții cu rezultate meritorii, vicecampion în 1981 Iași clasa standard, locul II la concursul de selecție de la Geamăna 1985 din 20 de participanți. Locul III la clasamentul de zbor de distanță pe anul 1992. peste 1400 ore de zbor.

S

Sabău Aurel n. 1.01.1932, decedat în vara anului 2000 la Oradea. Școala de ofițeri aviație, promoție 1957.

1951 Mocrea formare A, B, C planor instruit de Viorel Ciuhandru și Vasiliu Bochiș. 1952-1953 Sânpetru școala de instructori instruit de Mircea Cârstoiu. 1953 Câmpina instructor. 1954 instructor Sânpetru.

1955-1982 la aviația militară, pensionat în 1982 colonel cu 500 de ore pe avioane clasice și 1500 avioane de vânătoare cu reacție MIG-15, 17, 19, 21. La planorism a format cca. 80 de elevi A, B, C și a acumulat 120 de ore.

O prezență agreabilă și valoroasă la întâlnirile anuale de la Sânpetru a veteraniilor instructori planoriști și piloților de performanță.



Sabău Vasile n. 14.01.1931 Gheorghieni jud. Harghita, decedat la 31.01.1992 București, inginer aviație Moscova, promoție 1957.

1948 Ghimbav brevet pilot avion gr. II turism. 1955 Sânpetru brevet pilot planor categoria C instruit de Olga Gionea. 1953-1963 TAROM inginer mecanic, 1963-1971 director Transporturi Aeriene. 1972-1976 Escadrila specială 50, inginer de bord IL-18. 1976-1978 Aeroclubul central Român, inginer șef – serviciul tehnic. 1978-1985 Depratamentul Aviației Civile (inginer șef 1978-1979) și 1979-1985 director baza de reparații aero. 1985-1987 comandant Aeroclubul Central și secretar general FAR pensionat în 1990. a condus cu competență și cu bune rezultate aviația sportivă și a sprijinit ca nimeni altul reuniunile anuale ale foștilor planoriști, acordând multe facilități participanților și dăruindu-le „zboruri de plăcere” cu planorul. A fost trup și suflet pentru aviație, cu o mare putere de muncă și plin de bunăvoință.

Fiul său, tot Vasile, a făcut formare la planor și avion, inginer de aviație cu doctorat realizat în Franța.

Samoilă Ion n. 3.04.1929 Cojusna jud. Lăpușna – Basarabia, dec. iunie 2001 București, inginer, promoție 1954 și facultatea de filologie 1958.

1949 Ghimbav brevet pilot gr. II avioane turism. 1950 Giulești școala de instructori avion. Participă la un concurs de aterizare cu avionul la punct fix, în 1961 la Clinceni unde se clasează pe locul II. 1951 la Popești-Leordeni obține brevetul gr. II parașutist aeronavă. 1954 Iad-Bistrița obține brevetul de planor categoria C instruit de Romeo Vlădescu și face pasiune pentru planorism, obține insigna de performanță C-ul de Argint în 1963 la Clinceni și zboară ca pilot de antrenament și performanță între 1956-1975. La Clinceni în 1966 obține locul I al un concurs de aterizare la punct fix. Ore planor 305, avion 286 și 3 salturi cu parașuta. Ponderat, calm și deosebit de modest, a fost un dăruit al zborului și a pilotat cu talent.



Savastre Gheorghe n. 24.03.1937 București, școala de ofițeri aviație Buzău, specialitatea parașutism, promoție 1959.

Calificări: 1957 Clinceni parașutism sportiv gr. II aeronavă (120 de salturi ca sportiv). 1957-1959 parașutism militar (300 salturi). 1960 Clinceni formare pilot sportiv planor și în continuare antrenament, 1963 Clinceni C-ul de Argint și pilot performanță până în 1968 când obține calificarea de instructor planor. 1973 Strejnic brevet pilot sportiv avion. 1975 C-ul de Aur și un Diamant. 1976 pilot recepție planoare, 1977 Ghimbav calificare pilot remorcher planoare și 1978 pilot instructor motoplanor. Activitate: 1968-1975 Clinceni instructor. 1975-1989 Centrala Aeroclubului Român, inspector și 1978-1981 șef sector planor și din nou inspector până în 1989. A participat la taberele de undă lungă 1967, 1973 și 1976. A fost directorul campionatelor naționale între anii 1977-1980 și 1984-1985 a concursurilor de zbor de înălțime

în curenți ondulatorii 1976-1977. Maestru al sportului pentru planorism din 1975. Pensionat în 1989 a totalizat 420 de salturi cu parașuta, peste 2500 ore planor, 1200 motoplanor și 300 avion. Fire deschisă, sociabil, cu un instinct de club deosebit, zburător talentat, apreciat de colegi.

Săvulescu Mihai n. 12.03.1923 Silistra jud. Durostor, decedat în 1972 Constanța, tehnician.

1950 formare A, B, C. 1951 Sânpetru școala de instructori. 1951-1952 Iad-Bistrița și Sânpetru instructor. 1953-1955 din nou Iad-Bistrița instructor. 1956 Tg. Mureș instructor. 1957-1960 instructor Constanța.

Schintee Savu n. 7.07.1959 Slivesti jud. Gorj, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1983 și Facultatea de Aeronave București, promoție 1994.

1981-1983 Buzău pilot AN-2. 1983-1994 Clinceni pilot remorcher și instructor avion. 1990 Clinceni C-ul de Argint și din 1991 instructor planor și comandant Aeroclubul Aurel Vlaicu Clinceni. 1995 se transferă din aviația sportivă la TAROM. Ore de avion 600, planor 300.

Schlesinger Victor n. 7.05.1969 Arad.

Inginer T.C.M. 1991 Arad formare și brevet pilot sportiv planor instructor Zoli Tamaș. 1992 obține insigna de performanță C-ul de argint cu același instructor și continuă antrenamentul de performanță participând în 1998 la campionatul național de distanță viteză de la Iași. Realizează locul 6 din 21 de participanți. 1999 la același campionat și tot la Iași obține locul 6 din 14 concurenți.

Din 1991 practică și zborul cu parapanta, iar din 1993 deltaplanul și motodeltaplanul, însumând la acestea peste 300 de ore de zbor, iar la planor peste 250 de ore și cca. 2000 km în zboruri de distanță.



Scorțea Vasile n. 15.12.1914 Tântari – Dumbrăvița jud. Brașov, decedat la 20.08.1980 București, școala profesională IAR.

1936 IAR Brașov formare A și B planor cu instructorul Hubert Clompe. 1937 brevet C și școala de instructori absolvită cu prima serie formată în țară în 1938, și remorcaj de avion direct în simplă comandă instruit de Ernst Philipp. Este reținut ca instructor la Sânpetru, unde realizează și C-ul de Argint în 1938, iar la Ghimbav brevet pilot de avion gr. I. 1940 tot la Ghimbav brevet gr. II avioane turism, record național de durată cu planorul – 9 ore și 14 minute – și locul I la primul concurs de planorism ținut la Sânpetru. 1942 instructor de dublă comandă remorcaj de avion două luni la Giulești. Instructor șef la Sânpetru până în 1943 când este transferat ca șef de pilotaj la noua școală de la Vărădia, în Banat, unde lucrează doi ani. După terminarea războiului renunță la zbor și devine activist de frunte al P.C.R. Prim secretar la Timișoara, până în 1950 când devine președintele Comisiei Centrale a Aviației Sportive (C.C.A.S.) cu funcție de ministru, până în 1955, apoi vicepreședinte A.V.T.C.F.-A.V.S.A.P. până în 1957 când își începe decadența, ca dispecer (politic) la TAROM de unde se pensionează în 1972. a fost considerat un instructor

excelent (peste 250 de elevi) și un zburător de talent. Ca președinte C.C.A.S. a guvernat perioada cea mai de vârf de formare de piloți în aviația sportivă (1950-1955) și a înzestrat din plin cu material de zbor școlile aviației sportive. A construit școli noi moderne la Sânpetru, Geamăna, Săliște, Strejnic, hangare spațioase și alte utilități.

Secașiu Claudiu n. 1921 Rahău jud. Alba, decedat la 22.09.01943 pe Frontul de Est.

Bacalaureat liceul teoretic. 1941 la Sânpetru obține brevetele de planorist A, B, C instruit de Nicolae Blebea și Vasile Scorțea. 1942 Ghimbav brevet pilot gradul II avioane turism instruit de Petre Ticușan și Nelson. 1942-1943 școala de ofițeri aviație, repartizat la flota de vânătoare, ca pilot pe IAR-80 trimis pe Frontul de Est, sfârșește eroic la Tanciscaia lângă Stalingrad. Sublocotenent post mortem.

Secașiu Mircea n. 20.06.1923 Rahău jud. Alba fratele lui Caludiu.

Bacalaureat liceul teoretic. 1949 Șura Mică pilot planor A, B, C instruit de Mircea Griva și Niculae Lagara. În continuare la Săliște antrenament și remorcaj avion clasa I. 1952 la Sânpetru școala de instructori. Este îndepărtat de securitate înainte de examen din motive politice.



Sidon Sergiu n. 6.04.1949 Brașov, decedat la 9.07.1988 Sumen – Bulgaria, Facultatea de Aeronave București, promoție 1972, șef de lucrări la aceeași facultate.

1969 Clinceni formare pilot sportiv și remorcaj de avion cls. I cu instructorul Petre Datculescu. 1971 Clinceni zbor instrumental și acrobație planor instruit de Gh. Georgescu. 1971 Clinceni C-ul de Argint, 1981 C-ul de Aur, 1985 deținător al celor trei Diamante. Din 1982 Maestru al sportului. Poate fi considerat unul dintre cei mai talentați piloți sportivi din planorism. A participat între 1975-1988 la 26 de competiții în țară 10 și 16 peste hotare (Basarabia, Bulgaria, Cehoslovacia, Franța, Germania, Polonia, Turcia, Ungaria și URSS). 1978 Iași campion național clasa standard. 1979 Iași vicecampion Balcanic clasa standard. 1984, 1985, 1987 vicecampion național clasa liber, 1981 în Turcia câștigă cupa „Kemal Atatürk”. 1984 la Nitra în Cehoslovacia locul II clasa standard, concursul țărilor socialiste, apoi la Vinon în Franța face deosebite zboruri în Alpi, totalizând aproape 3500 km în zece probe. A participat la cinci concursuri de zbor de înălțime (în 1987 realizează două recorduri pentru planoare biloc cu Arpad Matta, înălțime absolută 7700 m și câștigată 5350 m). A zburat 16 tipuri de planoare acumulând 1450 ore de zbor. 1979-1982 organizează cu studenții de la Aeronave, un cerc de deltaplanism și construiesc un deltaplan „Excelsior”.

Activitate profesională: cinci lucrări de specialitate publicate (mecanică aplicată și construcții mașini) și comunicări științifice la simpozioane. Propus pentru a fi numit profesor conferențiar.

În iulie 1988 participă la ultimul său concurs, la Sumen în Bulgaria (concursul țărilor socialiste) când la proba a patra se accidentează mortal, evitând niște cabluri de înaltă

tensiune. Toată delegația este consternată cum a putut să i se întâmple așa ceva lui Sergiu, care era un pilot foarte cerebral și stăpân pe pilotaj. Planorismul românesc a fost împietrit de cumplita veste și a fost condus cu mare durere pe ultimul drum, la cimitirul Ghencea din București (promisese familiei că este ultimul an de zbor). În amintirea omului și zburătorului deosebit, din 1994 se decernează cupa memorială „Sergiu Sidon”.

Simina-Roman Elena n. 14.06.1925 Helci-Lespezi jud. Iași.

1948 – Dudești Cioplea brevet pilot planor A, B, C instructor Rodica Popescu. 1949 – Clinceni brevet pilot avion gradul II instructor Dumitru Domișan. 1950 – Clinceni brevet parașutist aeronavă gradul II. 1952 – Giulești școala de instructori zbor cu motor, Gh. Lungu și Ion Crăciunescu. 1952-1956 instructor motorist la Ghimbav și Clinceni. 1957-1975 pilot profesionist la aviația sanitară AVIASAN-Otopeni până la pensionare. A acumulat 6700 ore de zbor avion cu nouă tipuri zburate.

Simion Haralambie n. 10.02.1913 Copăceni jud. Ilfov, decedat la 23.04.1979 București.

Frater geamăn cu pilotul Simion Ștefan și tatăl lui Marian Simion.

1934 Băneasa brevet gradul II avioane turism instruit de Gh. Gherasim, Max Manolescu și Petre Ivanovici. 1935 Buzău – perfecționare și zbor instrumental. 1936 tot la Buzău școala militară de instructori. 1937-1944 instructor la ARPA Popești-Leordeni – Alexandria – Joița – Clinceni. 1938 obține și brevetul de transport public. 1945-1956 pilot în aviația civilă și sportivă instructor și pilot remorcher. 1957 până la pensionare în 1963 pilot la aviația utilitară Băneasa și Otopeni. Peste 12000 de ore de zbor.



Simion Marian n. 22.07.1954 Someșeni Cluj, școala de conductori arhitecți.

Calificări: 1972 Clinceni formare pilot sportiv și remorcaj avion cls. I cu instructorul Paul Manu. 1974 Clinceni antrenament, performanță. 1975 Clinceni și Sânpetru școala de instructori planor cu instructorii Gh. Georgescu și Titi Enăchescu. 1976 Clinceni brevet pilot sportiv avion instruit de Ion Marin. 1980 Clinceni calificare pilot și instructor motoplanor. 1983 Tg. Mureș calificare acrobație totală. 1987 Clinceni, calificare pilot remorcher. 1989 Clinceni copilot avion AN-2. activitate profesională: 1975 Clinceni instructor (1976-1977 serviciul militar). 1977-1979 Clinceni instructor. 1980-1995 șeful detașamentului planor din centrală. 1985-1998 antrenorul lotului național de acrobație cu planorul și directorul campionatelor naționale de acrobație. Se pensionează tranzitoriu în 1999. Activitate sportivă de zbor: 1973 Clinceni C-ul de Argint, 1981 C-ul de Aur, deținător al celor trei Diamante. Din 1982 Maestru al sportului. Între 1975-1988 a participat la 18 competiții din care zece campionate naționale și internaționale ale României și opt campionate în străinătate (Bulgaria, Germania, Turcia), din care două Balcaniade. A participat la două concursuri de zbor de înălțime 1985 și

1987. Campion național în 1985 la Geamăna Pitești și vicecampion național clasa standard, locul III în 1981 și 1982 la Iași, iar în celelalte concursuri totdeauna în prima parte a clasamentului.

A acumulat 2850 de ore de zbor și peste 20000 de km distanță, 1100 ore motoplanor, 650 ore avion. Redutabil pilot de performanță și acrobație. Bun coleg, modest și ușor timid (fiul regretatului pilot și instructor Haralambie Simion).

Simon Romeo-Simion n. 2.02.1952 Tg. Mureș.

1972 Tg. Mureș formare pilot sportiv planor. 1973 tg. Mureș C-ul de Argint. 1976 Sânpetru școala de instructori cu Coco Andrei și Titi Enăchescu, instructor la Scheia Suceava 1976-1984 și Salcea Suceava 1984-1989. 1979 Suceava proba de 3000 m câștig înălțime pentru C-ul de Aur. Calificare instructor motoplanor. 1982 Salcea aproape 2800 ore de zbor planor. Pensionat medical în 1998, a format peste 150 de piloți.



Slonețchi Tadeus n. 17.06.1928 Hotin Bucovina, decedat 13.06.1964 Bacău.

1952 Giulești brevetul gr. II avioane turism instruit de Gh. Lungu și în continuare școala de instructori. 1953-1960 aviația sportivă instructor avion la Strejnic, Geamăna și Clinceni și pilot remorcher de calitate. Pasionat de planorism în 1958 obține C-ul de Argint. În toamna 1960 se transferă la aviația utilitară, unde lucrează până în 1963 când se mută la TAROM copilot pe LI-2. La 13.06.1964 pierе în accidentul la cursa Iași-Bacău-București. Pilot și om deosebit, cu mult farmec, pasionat permanent de zbor, nu a murit de „mâna lui”. Regretat mult de cei care l-au cunoscut și prețuit pentru toate calitățile sale „Tedy” își doarme somnul de veci la Bellu, vis-a-vis de Aurel Vlaicu.

Sofronie Loredana n. 31.01.1973 Buzău.

1990 Clinceni brevet pilot sportiv (formare 1988-1989). 1991 Clinceni C-ul de Argint. 1996 C-ul de Aur și Maestru al sportului, salariată la Aeroclubul României și curs instructor planor. 1997 instructor Clinceni. Între 1993 și 1996 a participat la nouă competiții interne de selecție, clasament anual de distanță și patru campionate naționale de planorism și trei zboruri de înălțime (1995-1997). 1996 Maestru al sportului.

Solomon Băneasa-Togănel Liliana Amalia n. 28.02.1969 Deva.

1984 Deva formare pilot sportiv planor instruită de Simion Câmpian și parașutism gr. II aeronavă. 1990 CIPA-București curs de calificare trafic și operații auxiliare, angajată la Aeroclubul Deva. 1991 Deva C-ul de Argint, 1994 Deva curs acrobație planor. Din 1995 soția instructorului Ștefan Togănel.

Spinzzi Giovanni n. probabil în 1845.

Profesor de educație fizică, venit în Moldova în sec XIX. În 1875 la Cristinești lângă Botoșani, pe moșia Prințului Grigore Sturdza participă la construirea unui planor și

încearcă să-l piloteze, lansându-se de pe un foișor de cca. 10 m, special construit în acest scop. Startul reușit are ca deznodământ distrugerea planorului și fracturarea unui picior.

Spurcaci Roman n. 10.08.1926 Comarnic jud. Prahova, școala de ofițeri aviație promoție 1950 și Academia Militară de aviație 1965.

1947 Câmpina brevetele A, B, C și remorcaj avion instruit de Gh. Petrovici. 1948 Târgșor, brevet pilot gr. II avion instruit de Gh. Lungu. 1948-1950 Ziliștea și Sibiu școala de ofițeri naviganți. 1951-1953 pilot avioane asalt și comandant de mare unitate. 1962 colonel. 1972-1986 inspector principal dirijare și control în Departamentul Aviație Civile Otopeni. Pensionat în 1986, între 1984-1988 membru în Comitetul Federației Aeronautice Române. A totalizat 2761 ore pe avioane clasice cu 12 tipuri zburate. Nu a uitat planorismul și a sprijinit deltaplanismul cu entuziasm.

Stamate Gheorghiță n. 11.12.1959 Bârlad, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1981.

Deva 1978 formare pilot sportiv avion. 1978-1981 școala de ofițeri. 1981 angajat aviația sportivă Deva, pilot avion remorcher și în 1982 calificare pilot sportiv planor. 1987 Tg. Mureș și CIPA-București examen instructor planor și motoplanor. 1988 comandant avion AN-2, lansare parașutiști și pilot acrobație superioară planor. Între 1991-1997 participă la șapte campionate naționale de acrobație cu planorul, devenind vicecampion în 1991 și locurile III în 1995 și 1997. Face parte din renumita formație de patru planoare care a evoluat cu succes la mitingurile din țară și străinătate. Ore planor 1550, avion 1850.



Stan Ilie n. 19.07.1909, decedat la 2.09.1988 București, inginer electrotehnică comunicații, promoție 1934.

Calificări: 1932-1933 APRA București, pilot gr. II avioane turism, instructor Max Manolescu. 1934 Beszmiechowa – Polonia brevetele planor A, B, C și în 1935 la aceeași școală brevet instructor planor pentru toate metodele de lansare. 1938 tot în Polonia la Beszmiechowa C-ul de Argint cu un zbor de distanță de 90 km, record național.

Activitate: 1936-1940 șeful sectorului planorism din FAR, elaborează împreună cu ing. Salariu și Mihai Goleșcu primul regulament de planorism. 1941-1943 șef de pilotaj și director la școala CFR Giulești și PTT Clinceni. În 1942 la Giulești califică cu certificat C planor și școală de instructori pe studenții ANEF din ultimul an, de asemenea, curs special și calificare pe automotor cu tehnicienii din școli. 1944-1945 activitate zbor de instruire pe aerodromul „Romeo Popescu” – Giulești.

După 1946-1958 la pensionare lucrează ca inspector tehnic la Radiocomunicații. 1980-1982 ajutat de Nicolae Cădea elaborează o lucrare privind evoluția și dezvoltarea planorismului românesc în perioada 1930-1945 pentru istoria Aviației Române editată în 1984 în Editura Enciclopedică. Manuscrisul original se află depus în arhiva Academiei

Româna. Poate fi considerat printre pionierii planorismului din România, pe care l-a slujit cu discreție, devotament și competență. Patru ani până la deces, a fost nelipsit de la întâlnirile anuale de la Sânpetru ale instructorilor planoriști, pe care le-a onorat cu prezența sa, ca decan de vârstă, adresând cuvinte pline de înțelepciune.

Stanciu Dorin n. 15.07.1948 Brașov, inginer electromecanic, promoție 1972, soțul planoristei de performanță Laura Iulius.

1968 Sânpetru formare A, B, C instruit de Romeo Vlădescu și Titi Enăchescu. 1970-1975 Clinceni antrenament și performanță, zbor instrumental. 1973 Clinceni insigne C de Argint.

Stanciu-Iulius Laura n. 26.03.1950 București, inginer TCM, promoție 1975. Fiica instructorului planorist Laurențiu Iulius.

1968 Clinceni formare pilot sportiv în remoraj avion instruită de Ion Șoflete. 1971 Clinceni 6000 m înălțime în nori cu planor biloc Blanik, sigură la bord, probă pentru C-ul de Aur. Ore de zbor 183.

Stănășilă Nicolae n. 2.02.1917 Redea jud. Romanați, profesor de educație fizică, promoție 1945.

Giulești 1942-1943 certificat C și școala de instructori planor. 1944 Sânpetru, profesor educație fizică și antrenament planor. După 1945 profesor la liceul Iulia Hașdeu București.

Stănoiu Romeo n. 1922 Sighișoara, decedat 1984 Oradea, profesor educație fizică, promoție 1945.

Giulești 1942-1943 certificat C și școala de instructori planor instruit de Mircea Cârstoiu. 1943-1944 Petroșani instructor zbor. Din 1945 profesor de liceu la Oradea.



Stăuceanu Florin n. 23.01.1961 Vârfurile jud. Arad.

1979 Craiova, formare pilot sportiv instruit de Arpad Matta. 1982-1988 antrenament și performanță. 1984 C-ul de Argint. 1988-1989 Tg. Mureș școala de instructori instruit de Gh. Georgescu și Ștefan Togănel. 1989-1995 instructor Craiova. 1995 C-ul de Aur și un Diamant, 1996 Maestru al sportului. 1996-1999 instructor Clinceni și Tulcea. Între 1987-1998 a participat la 17 competiții, unul de selecție, un campionat național de juniori locul II, 7 campionate naționale și opt clasamente anuale de distanță descentralizate (1989 locul I, 1990 locul II). A totalizat până în 1999 peste 2560 ore și 15000 km distanță.

Stăvilă Marin n. 1.01.1944 București.

1959 Clinceni formare pilot sportiv instruit de Ion Șoflete. 1960-1968 Clinceni antrenament performanță. 1963 C-ul de Argint. 1968 Clinceni pilot sportiv avion cu instructorul Gh. Lungu. 1969-1970 Clinceni, dispecer zbor. 1970 escadrila specială pilot elicopter (1974 sublocotenent, 1994 la pensionare comandor). 1973-1994 pilot elicopter escadrila prezidențială, a zburat zece tipuri de elicoptere,

însușind 7700 ore. La planor 250 ore, 250 ore avion clasic și 10 ore motoplanor RS-5 german.

Străchinaru Zamfir n. 28.10.1928 Ruși jud. Suceava, decedat în 1983 București.

1950 Ghimbav formare pilot avion gr. II. 1951 Giulești școala de instructori avion. 1952-1957 instructor avion Ghimbav, Strejnic, Râmnicu Sărat. 1958 Clinceni curs instructor planor, a profesat ca instructor în 1959 la Clinceni. 1960-1965 pilot aviația sanitară. Este victima unui stupid accident. Stând la marginea șoselei este lovit de osia unei căruțe și i se amputează un picior, despărțindu-l de aviația lui dragă și condamnându-l la invaliditate pe viață. Bland, politicos, modest, ușor timid. A totalizat peste 3500 ore la avion și 110 la planor.



Stârcu Titel n. 29.04.1950 Măceșul de Jos jud. Dolj.

1969 Balta Verde – Craiova formare pilot sportiv planor instruit de Viorel Cismaș și Vasiliu Bochiș. 1973 Sânpetru școala de instructori cu instructorul Romeo Vlădescu și C-ul de Argint. Din 1974 angajat instructor Craiova. 1975-1977 instructor Geamăna Pitești. 1978-1998 Craiova, instructor șef sector planorism. 1978 curs de arbitru și antrenor. 1981 pilot de recepție și control. 1983 parașutist aeronavă. Ore de zbor peste 3000. dăruit profesiei de instructor a neglijat conștient performanța, formând pe alții cu competență. Deosebit de modest și conștiincios, bun statistician, sper ca în viitor să completeze mai departe, istoria planorismului de la noi. Pensionat 1999.

Streja Gheorghe n. 13.06.1975 Constanța.

Bacalaureat liceu teoretic. 1991 Clinceni formare și brevet pilot sportiv planor, instructor I. Ciocan și Gh. Bărbuceanu. 1992 Clinceni obține insigne de performanță C-ul de Argint, instructor I. Ciocan. 1995-1996 stagiul militar ca parașutist. 1997 și 1998 participă la Craiova la cupa Ion Romanescu și urmează cursurile de instructor planor la București și Satu Mare. 1999 este încadrat instructor la Clinceni.

Din primăvara anului 2001, este numit comandant al aeroclubului "Aurel Vlaicu", devenind astfel cel mai tânăr comandant al acestui aeroclub Bucureștean.

Strete Ion n. 7.11.1939 Sânmartinul de Câmpie jud. Mureș, tehnician.

1956 Tg. Mureș formare A, B, C instruit de Mihai Săvulescu. 1957-1958 Sânpetru remoraj avion cls. I zbor instrumental, acrobație cu instructorii Olga Gionea și Romeo Vlădescu. 1959-1974 antrenament, performanță la Sânpetru. 1966 insigne C de Argint. 1975 Sânpetru școala de instructori cu Titi Enăchescu și Romeo Vlădescu. 1968-1988 tehnician la ICA Ghimbav. Pilot talentat, a fost oprit de a profesa ca instructor din cauza unui frate stabilit în Canada. Sportiv clasa I, în 1983 realizează proba de triunghi de 300 km pentru C-ul de Aur și un Diamant. A participat la două concursuri de selecție pentru campionatul național în 1972 și 1973. Ore de zbor 940. bun zburător, modest, conștiincios.

Sturza Grigore

Prinț, descendent al Domnitorului Moldovei Ioan Sandu Sturza 1820-1828. La moșia sa de la Cristinești jud. Botoșani, construiește în 1875 un planor împreună cu profesorul de gimnastică Giovanni Spinzi, pe care îl distruge la prima lansare, dintr-un turn de zece metri special construit în acest scop. Temerarul profesor se alege după această încercare cu un picior rupt.

Sturza Ioan n. 1918 Hunedoara.

Absolvent ANEF, promoție 1945. la Giulești 1942-1943 obține certificatul C și acilificarea de instructor planor instruit de Cornel Bogdan și Mircea Cârstoiu. Nu a profesat. Din 1945 până în 1978 este profesor de educație fizică la un liceu din Bistrița Năsăud.

Ș

Salariu Ion n. 1910 București, decedat în aprilie 1988 București, inginer.

Aeromodelist în adolescență, câștigă la concursul din 1926, împreună cu Radu Manicatide premiul I. 1934 fiind încă student obține în Polonia la Beszmielow brevetele A, B, C planor. 1935-1940 membru în comisia de planorism a FAR. Participă la întocmirea primului regulament de zbor fără motor, după modelul Polonez. 1936-1938 la Politehnica din București, predă cursuri de planorism studenților. 1939 delegat de FAR în comisia de brevetare a instructorilor de la Sânpetru. 1940 comisar sportiv FAR la primul concurs de planorism din luna octombrie. Publică articole de popularizare a planorismului și predă cursuri teoretice la București și Cluj. 1942 la cursul de unificare al instructorilor predă meteorologia și aerodinamica. S-a retras discret din planorism pentru care a avut o mare pasiune și căruia i-a adus reale servicii. Polisportiv, a concurat la motociclism între 1930-1934 alături de Bazil Aslan și Constantin „Băzu” Cantacuzino.

Salcovski Ludovic Ernest n. 17.07.1920 Gondolo – Ungaria, decedat în 1981 Tg. Mureș, maistru tâmplar de aviație și mecanic de excepție.

Face formarea de pilot planorist în Ungaria în 1941 și obține C-ul de Argint în 1961 la Cluj. 1950-1954 Bistrița-Iad, instructor voluntar și responsabil tehnic al școlii de planorism. În 1951 transformă un planor SG-38 faza I în biloc pentru instruire în dublă comandă, care se dovedește foarte util până la apariția în serie în 1953 a planoarelor RG-3, construite la fabrica de la Reghin. 1955 este responsabil tehnic la școala nou înființată de la Suceava, de asemenea, la Constanța în 1956, la Săliște 1957-1960 și la Tg. Mureș 1961-1980 până la pensionare. Peste tot și-a pus amprenta de iscusit tehnician, entuziast zburător și instructor de zbor cu reale calități. „Șumi” a fost foarte apreciat și iubit de colegi pentru calitățile sale de profesionist și om blând, cu o modestie model și o conduită exemplară. Din nefericire la un an după pensionare într-o stare depresivă, s-a sinucis.

Schiel Erich

Sas din Codlea, participă la construirea planorului Zögling în 1930 și zborurile efectuate sub supravegherea lui Alfred Ledegank și Hubert Clompe în împrejurimile Codlei.

1937-1938 Sânpetru obține oficial brevetele A, B, C și absolvă și școala de instructori, cu prima serie instruită în țară de Ernst Philipp din Germania. Nu a profesat în continuare.

Serban Nicu n. 22.10.1938 Saroșul Unguresc jud. Mureș.

1953 Săliște – Sibiu formare A, B, C instruit de Nicolae Conțu. 1955-1962 antrenament Sânpetru, Mocrea, Baia Mare. 1973 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Nicolae Conțu și Romeo Vlădescu. 1973-1986 Baia Mare instructor. 1987-1988 Oradea instructor, 1989-1990 Craiova instructor, 1991-1994 Baia Mare instructor, 1994-1996 comandant aeroclub Baia Mare. 1997 pensionat. 1977 a obținut C-ul de Argint. Ore planor declarate 4000, avion 270. a format peste 70 de piloți sportivi.

Serban Nicolae junior n. 20.09.1959 Baia Mare, școala de ofițeri aviație Bobocu – Buzău.

1974 Baia Mare formare pilot sportiv planor instruit de tatăl său Șerban Nicu. 1975 C-ul de Argint. 1976 Iași concurs tinere speranțe. 1977 Geamăna Pitești pilot sportiv avion. În aviația militară pilot de vânătoare cu reacție MIG-21 și 23 (1200 ore) și parașutist militar cu 58 de salturi. Ore planor 197.

Siclovian Ioan n. 7.05.1921 Arad, decedat la 22.05.1985 București, Academia de Educație Fizică, promoția 1944, fotbalist de performanță între 1937-1945 selecționat în echipa națională. Din 1953 până în 1956 antrenorul lotului național.

1942-1943 Giulești brevetele A, B, C și școala de instructori planor instruit de Mircea Cârstoiu. 1943 Sânpetru instructor. 1944 Petroșani, instructor a format 45 de piloți A, B, C. 1956-1965 profesor ANEF, rector și vicepreședinte UCFS. 1973-1981 profesor, șef catedră ANEF. A editat zece cursuri de specialitate și participat la peste 25 de congrese și simpozioane în țară și pe toate meridianele globului. Fire veselă, deschisă, plin de farmec, apreciat de colegi.



Șilimon Iosif n. 22.07.1918 Cehul Silvaniei, decedat la 8.02.1981 Brașov, Facultatea de Aeronave București (respectiv secția aviație din Facultatea de Electromecanică a Politehnicii promoție 1941).

1944 Sânpetru obține brevetul C instruit de Gh. Brănescu și Nicolae Blebea. 1947 Ghimbav brevet pilot avion gr. II turism instruit de Petre Ticușan. 1956 Sânpetru C-ul de Argint. 1962-1964 probele pentru C-ul de Aur. 1962 Maestru al sportului planorism. Între 1956-1963 participă la opt concursuri de selecție și campionate naționale clasându-se onorabil. 1960 primește diploma „Paul Tissandier”. În 1964 participă la mitingul aerian de la Băneasa, cu planorul construcție personală IS-3 cu fuselaj țevă.

Activitate profesională: De la planorul IS-2 în 1949 până în 1981 a proiectat și construit 32 de tipuri de plane și patru motoplane, din care, de mare serie, IS-3D (156 exemplare), IS-28B2 (359 exemplare), IS29-D2 (156 exemplare) și 34 motoplane IS-28B-M2 apreciate în țară și

pe toate meridianele pământului. În afara planoarelor care au constituit pasiunea vieții sale, a lucrat ca inginer șef și apoi director tehnic la fabrica de la Ghimbav, a conceput și realizat sute de avioane în serie cu motoare clasice și elicoptere Alouette și Puma în licență franceză. A lucrat pe rând, la IAR Brașov 1941-1951 până la desființarea secției aeronautice (din 1944 șeful secției celule montaj); 1951-1959 la URMV-3 celebrul hangar 2 al flotei de bomardament – Brașov; 1959-1968 la Ghimbav la Întreprinderea de Industrie Locală, secția de construcții aeronautice; 1968 Ghimbav în noile dotări ale Industriei de construcții Aviatice (ICA). A depus o muncă titanică plină de dăruire în slujba construcțiilor aeronautice din România. A găsit timp să predea cursuri la Politehnica din Brașov și să scrie o lucrare de căpătâi pentru planoriști „Zborul planorului” editată în 1971.

Acest mare om, cu un farmec deosebit, o figură carismatică, a fost un luptător aprig cu greutățile care i-au stat în cale, mai ales în perioada 1950-1965 când a făcut imposibilul pentru a menține construcțiile aviatice românești, în perioada de reorganizări și desființări. A dat strălucire unităților de la Ghimbav și renume mondial, prin prestațiile sale deosebite, sprijinit și de o echipă care l-a înțeles și apreciat pe acest mare constructor și organizator.

Din păcate tragediile nu l-au ocolit. A asistat, pe rând, la pierderea celor doi fii ai săi, primul student la Medicină în București, decedat la cutremurul din 4 martie 1977 și al doilea Cristian, elev în ultimul an de liceu, pilot planorist, victima stupidului accident al microbuzului aeroclubului Sânpetru din 4.07.1978. a supraviețuit cu bărbăție loviturilor nedrepte, până la începutul lui februarie 1981 când inima lui a încetat să mai bată, în urma unei complicații pulmonare fatale, contractată pe aerodromul Ghimbav. După aproape două decenii de la dispariția sa, planoarele construite de el, continuă să fie baza dotării planorismului de la noi și să străbată întinderile văzduhului pe tot Pământul, cu aprecieri elogiase care continuă să sosească.

Șindilaru Cornel n. 1.06.1956 Roman, școala de ofițeri aviație Bobocu – Buzău, promoție 1979.

1980 aviația sportivă Aeroclubul Suceava, pilot remorcher și comandant AN-2 parașutiști. 1987 Tg. Mureș școala instructori planor instruit de Gh. Savastre și Ștefan Togănel. 1987-2000 Salcea-Suceava, instructor planor. Ore de zbor 900, avion 1950.

Șindile Adrian n. 3.07.1978 București.

Facultatea de Matematică. 1995 – Clinceni formare și brevet pilot sportiv planor, instructor Iulian Franguloiu, Florin Stăucanu și Gh. Bărbuceanu.

1997 Clinceni obține insigna de performanță C de Argint, instructor Iulian Franguloiu. 1998 și 1999 participă la Iași la campionatele naționale de viteză distanță clasându-se onorabil pentru început. Ore de zbor 180 și 1250 km distanță.

Șirianu Nicolae n. 25.09.1928 Tg. Secuiesc, decedat la 25.08.1960 Scheia-Suceava, liceul teoretic.

1949 Sânpetru formare A, B, C instruit de Ion Groza. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori cu instructorul Mircea Cârstoiu. 1951-1954 Sânpetru instructor, din 1954

instructor șef. 1955-1956 Constanța instructor. 1956-1960 Scheia-Suceava șef de pilotaj. Ca pilot de performanță în 1953 la Sânpetru obține insigna C-ul de Argint și în 1960 realizează un prețios record de distanță liberă pentru planoare biloc, împreună cu Paul Manu, de 355 km de la Scheia până lângă Slobozia jud. Ialomița. Coleg și zburător deosebit, foarte muncitor și simpatic, a pierit într-un stupid accident pe aerodromul școlii.

Sobester Sandor n. 31.12.1923 Berghia jud. Mureș.

1941-1944 Tg. Mureș și Budapesta A, B, C și remorcaj de avion. 1948 Sânpetru curs de calificare instructor. 1953 Tg. Mureș parașutist gr. II aeronavă. 1958 Tg. Mureș C-ul de Argint și proba de 3000 m pentru C-ul de Aur. A practicat instructoria între anii 1948-1949 la Tg. Mureș, 1949-1950 Iad-Bistrița instructor șef, 1951 din ou Tg. Mureș, 1952 Tg. Jiu instructor șef și 1953 la Tg. Mureș. A instruit cu competență 220 piloți A, B, C și a acumulat peste 500 ore de zbor. Conștiincios, sobru și cu un deosebit simț al umorului, a fost un coleg apreciat pentru caracterul și modestia sa.

Soflete Ion n. 13.03.1920 București, deces 6-12-2000 București.



1948 Dudești-Cioplea formare A, B, C instruit de Rodica Popescu. 1950 Sânpetru școala de instructori și remorcaj avion cls. I și II. 1951 Dudești zbor instrumental. Din 1952-1958 instructor la Dudești Cioplea și Clinceni 1958-1971 până la pensionare, instructor șef și șef de sector planor. A format cu talent și competență peste 400 de piloți A, B, C și 100 remorcaj avion și performanță. A obținut C-ul de Argint în 1956 și în 1963 a realizat triunghi de 300 km, și în 1969 înălțime 3700 m în nori, dar nu a prezentat dosarul pentru omologare. De asemenea, în 1970 realizează un zbor dus-întors cu țel fix de 220 km Clinceni-Turnu Măgurele și retur. În 1965 record biloc pe triunghi de 300 km. 1950 ore de zbor cu planorul. Coleg deosebit, sobru și inimos în același timp, a fost apreciat de elevi și colegi care au avut pentru el numai cuvinte de laudă cu un deosebit instinct de club, a adunat lunar foștii elevi piloți de performanță și foștii colegi instructori, acasă la el, la „șuete aviatice” pe care le-a patronat cu vădită plăcere și pricepere. Până la 80 de ani, când ne-a părăsit chinuit de o boală nemiloasă, a avut un moral extraordinar.



Șovert Ștefan n. 25.04.1912

Brănișteni jud. Ilfov, decedat în 1983 București, inginer, parașutist, posesorul brevetului nr. 1 din 1941, parașutist militar și comandantul primei școli de parașutiști militari din 1941 la aerodromul Popești Leordeni (locotenent).

1945 Frontul de Vest căpitan, comandant adjunct al Escadrilei Mixte Aerotransport (avioane și planoare) a fost ca un tată pentru subalterni în toată cariera sa. 1948-1958 la conducerea parașutismului sportiv. A brevetat și i s-a construit în serie mare parașuta

„Sovert” care a dotat mai bine de un deceniu și jumătate parașutismul sportiv de mase. 1967 Federația Aeronautică Internațională îi acordă pentru aportul și implicarea totală în dezvoltarea parașutismului diploma „Paul Tissandier”. Sobru, plin de înțelepciune și tact, apreciat, iubit și stimat de colaboratori și subalterni, caracter integru, exemplu de bunătate și modestie. „Nea Fănică” a fost un om cu totul deosebit, care a știut să sfătuiască pe cei din jur, cu o modestie caracteristică.

Ștef Adel n. 2.02.1959 Rovina jud. Hunedoara, școala de ofițeri aviație Bobocu – Buzău, promoție 1982.

1976 Săulești – Deva formare pilot sportiv planor cu instructorul Ion Porumbu. 1977 Deva C-ul de Argint și pilot sportiv avion. 1978 Bobocu parașutist militar. 1979-1982 școala de ofițeri naviganți, copilot AN-2. 1982 Deva aviația sportivă, pilot remorcher. 1984 Deva calificare instructor planor instruit de Marian Simion și Boboc Petru. 1987 Baia Mare calificare instructor motoplanor. Din 1991 comandant aeroclub Deva.

Pasionat zburător din adolescență, a practicat toate disciplinele aviatice de la aeromodelism, planorism, parașutism, zbor cu motor, acumulând 1347 ore planor, 75 motoplanor, 1570 ore avion și 26 de salturi cu parașuta. Bun organizator și gospodar, cu o putere de muncă deosebită, dublat de o inteligență remarcabilă și un farmec personal de invidiat, a făcut minuni de dotare la aeroclubul Deva.

Ștefan Vasile n. 17.08.1915 București, decedat în octombrie 1990 București, bacalaureat liceu teoretic.

1938 Asociația CFR București pilot avion gr. II turism. 1939-1940 Popești Leordeni școala de instructori, cu instructorul Max Manolescu și Justin Gheorghiu. 1940-1945 instructor de zbor la Asociația CFR București, Roșiorii de Vede, Trans Azur Odesa și Timișoara. 1948-1950 inspector tehnic în Centrul Aviației Sportive. 1956-1960 tot în centrală, inspector de zbor cu motor și șef de sector. 1960-1975 Aeroclubul Central Român, inspector navigație. Om deosebit pentru amabilitatea și politețea care îl caracterizau, a fost poreclit „Drăgălașu”. A lăsat tuturor o amintire frumoasă și a fost anacronic în acea perioadă (1950-1975) când mitocănia și grosolană făceau epocă.

Ștefani Gheorghe n. 1932 Sânpetru Brașov.

1949 Sânpetru formare A, B, C instruit de Ion Groza. 1958 Sânpetru C-ul de Argint. Între 1958-1963 participă la un concurs de selecție pentru campionatul național și patru campionate naționale și internaționale ale României, la Geamăna, Clinceni și Iași. A totalizat 317 ore de zbor. A fost tehnician de calitate la secția de planoare ICA Ghimbav până la stabilirea definitivă în 1980 în Republica Federală Germană.



Ștefănescu Antoaneta n. 24.12.1925 București, Academia de Studii Economice.

Calificări: 1948 Calan formare pilot sportiv direct în remorcaj de avion instruită de Mircea Cârstoiu. 1949 Mocrea antrenament, 1953 Dudești zbor instru-

mental, acrobație, remorcaj avion cu pasager instruită de Mircea Finescu, 1958 Clinceni brevet pilot gr. II avioane turism instruită de Ștefan Calotă. Activitate de performanță: 1953 Dudești C-ul de Argint. Între 1956-1958 participă la un concurs de selecție și trei campionate naționale. Deținătoare a cinci recorduri naționale planor monoloc și biloc, de distanță liberă, țel fix dus-întors și circuit, între 1953-1958. După un deceniu de zbor, făcut cu pasiune și dăruire, se retrage. Zburătoare talentată și colegă deosebită „Tony” participă din 1983 la toate întâlnirile de la Sânpetru ale vechilor planoriști. În anul semicentenar de când a prins aripi, s-a suit din nou pe Măgura Calanului. A zburat 18 tipuri de planoare totalizând peste 300 de ore de zbor.

Știft Adalbert n. 1928 Tg. Mureș, decedat în 1949 Tg. Mureș.

1944 Tg. Mureș formare A, B, C și zboruri termice cu instructorul Attila Csomos. 1945 ajutor instructor Tg. Mureș. 1946-1949 Tg. Mureș instructor. În 1948 la Sânpetru i se reconfirmă brevetul de instructor și la Alexandria obține brevetul gr. II avion. Liniștit, politicos, dăruit planorismului. Decedat într-un accident curios, cu un elev la bord cu planorul Cimbora.



Ștof Felix Gustav n. 14.08.1904

Făgăraș, doctor inginer hidroelectrician.

1923 Dresda, în timpul studiilor superioare, face câteva lansări cu planorul, iar la Chemitz cu balonul captiv. Cucerit de planorism în 1929 la Făgăraș înființează „Clubul Aero-sport” în cadrul căruia construiește între 1930-1934 un planor de școală faza I, S-10, încercat în zbor de ing. D. Barbieri de la IAR Brașov. 1933 la Grünau în Germania obține brevetele A, B, C, calificarea de instructor și inspector de construcții pentru planoare. 1932-1933 la Făgăraș construiește primul planor autogir din lume, cu care face câteva zboruri de încercare reușite la Grünau în octombrie 1933. Este de menționat că acest proiect a fost reluat și îmbunătățit în Germania, în timpul celui de-al doilea război mondial, în 1942 de fabrica Foke-Wulf, construiește o serie de 330 de exemplare cu care echipează submarineele germane, fiind utilizate în scopuri de observație pe mare, pe o rază de 25 de mile. 1934 publică articole de propagandă pentru planorism în revista „Aripi”. În 1936 este solicitat la Petroșani de ing. Ștefan Georgescu-Gorjan pentru înființarea unei școli de planorism care în 1937 începe să funcționeze la Livezeni, cu ajutorul atelierelor Societății Miniere, unde, sub îndrumarea sa, se construiesc trei planoare tip Grünau-9; instruieste la această școală și continuă construirea de planoare, printre care planorul „Mândra” de faza II cu care face reușite zboruri, lansat în munții Parâng, la peste 2000 m. În august 1938 este chemat la București, la sediul central al Societății Miniere ca șef al serviciului tehnic. 1937-1938 la Sânpetru își reconfirmă brevetele de instructor. În 1942 se stabilește în Germania la Dresda, apoi la Berlin și din 1945 definitiv în Austria la Viena, unde devine profesor la Politehnică și își susține doctoratul.

Până la pensionare la 74 de ani a făcut studii speciale asupra turbinelor hidro-electrice și a primit medalia „Kaplan”

pentru studii și îmbunătățiri ale renumitelor turbine Kaplan. În 1994 revine la Petroșani într-o vizită specială, unde a fost omagiat la vârsta de 90 de ani, pentru activitatea sa de la Petroșani, din tinerețe. La 96 de ani este mereu cu sufletul alături e planorism căruia i s-a dedicat cu pasiune.



Șurubaru Mircea n. 1.07.1923 Cernăuți, decedat la 3.11.1998 București, baccalaureat – liceu teoretic.

Calificări: 1943 Cernăuți brevetele A, B, C. 1944 Timișoara Asociația „Transazur” (evacuată de la Odessa) brevet gr. I avion cu instructorii Ștefan Mărculescu și Vasile Ștefan. 1947 Clinceni brevet gr. II avioane turism instruit de Haralambie Răducanu. 1949 Clinceni școala de instructori avion cu instructorii Bănică Enciulescu și comandor Gică Iacobescu. 1952 Sânpetru școala de instructori planor și remorcaj avion cls. I și II cu Mircea Cârstoiu. 1955-1958 Dudești Cioplea pilot remorcher. Activitate: 1949-1950 Clinceni ajutor instructor avion. 1950-1958 comandant Dudești Cioplea. 1958-1962 Clinceni responsabil trafic aerian. 1962-1979 Centrala Aeroclubului Român, tehnician de specialitate. 1979-1983 până la pensionare, secretariat la Federația Aeronautică Română.

Calm și foarte liniștit, discret, ponderat la toate, coleg deosebit, a făcut enorm pentru evidențele Aeroclubului Central și ale Federației, și a contribuit cu date și documente substanțiale la prezenta lucrare.

T



Tamaș Zoltan n. 9.01.1952 Căpușul Mare jud. Cluj.

Calificări: 1970 Dezmir formare pilot sportiv planor cu instructorii Zoltan Demeter și Ion Dragon. 1971-1975 pilot antrenament și performanță Dezmir. 1976 Sânpetru școala de instructori planor cu Coco Andrei și Titi Enăchescu. 1980 Arad parașutist sportiv aeronavă. 1990 pilot recepție control. 1992 pilot remorcher. Activitate: 1976-1999 Arad, instructor, 1988-1989 șef sector planor și instructor șef până în 1999. Performanțe: 1981 Arad C-ul Argint. 1990 C-ul de Aur. 1992 două Diamante (triunghi de 300 km și 7800 m înălțime). 1991 Maestru al sportului. Ore planor 2970, motoplanor 255, avion 264 și 5 salturi cu parașuta. Dăruit instruirii, în special, și apoi performanței. Un priceput!

Tarden Wilhelm n. 1929 București, decedat în 1980 București.

1951 Dudești formare A, B, C cu instructorul Mircea Finescu. 1952 Dudești calificare remorcaj avion cls. I și instructor planor (renunță la medicină în anul IV pentru planorism). 1953-1955 instructor de zbor Dudești Cioplea. Pasionat planorist, fire deschisă și veselă a sacrificat Medicina pentru o himeră.

That Alexandru n. 14.08.1932 Bălțați – Roșiorii de Vede jud. Teleorman. Studii medii tehnice.

1951 Mocrea formare A, B, C instruit de Alex. Jozsa. 1952-1953 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1954 Săliște instructor și 1955-1957 Cămpina apoi 1958-1959 Strejnic, 1960-1961 instructor șef la Baia Mare. 1979 a emigrat în Republica Federală Germană.



Tămășdan Petre n. 28.06.1926 Pecica jud. Arad, școala de ofițeri aviație Tecuci, promoție 1951.

1946 Mocrea formare A, B, C instruit de Tibi Ardeleanu și Mișu Burlacu. 1947-1948 ajutor instructor Mocrea. 1948 Sânpetru examen instructor și un zbor în circuit – triunghi de 150 km la Arad cu planor Weihe. 1949-1951 școala militară de ofițeri aviație, repartizat la regiment de transport aerian pilot pe YU-52, până în 1954 când intră la aviația civilă, pilot pe AN-2, aviația utilitară pentru un an, după care trece la zborul de linie la TAROM pe avioane LI-2 și IL-14, până în 1967 când zboară numai pe turbopropulsorul cvadrimotor IL-18 până la pensionare în 1976, în care perioadă a fost și instructor la IL-18. a totalizat la planor 137 ore, avioane clasice 5000 de ore și 10000 la linie, transport public, însumând peste 6000000 km (a pilotat 17 tipuri de avioane, din care 6 de transport). Dăruit planorismului, după ce a colindat tot pământul la zborul de linie, este nelipsit din 1983 de la întâlnirile anuale de la Sânpetru și ani în șir după pensionare a fost un conștiincios arbitru la campionatele naționale de planorism ale României. Blând, bun și săritor în orice ocazie, este apreciat și stimat de colegi și multitudinea de prieteni.

Tătaru Liviu n. 24.11.1927 Teiuș jud. Alba, decedat în 1977 Constanța, inginer electromecanic.

1948 Dezmir formare A, B, C cu instructorul Alex Macsek. 1948-1949 Sânpetru școala de instructor cu Eugen Cernescu. 1949 instructor la Petroșani apoi Mocrea. 1950 Dezmir instructor, obține C-ul de Argint. 1951-1952 instructor Iad-Bistrița. 1952-1953 revine la Dezmir. 1954-1957 Sânpetru șef de pilotaj și director de studii la școala de instructori. 1958-1960 Dezmir șef de pilotaj. Îndepărtat abuziv din aviația sportivă, se stabilește la Constanța, unde devine profesor la Liceul naval. Dinamic, cu temperament vulcanic, dărz și perseverent, dăruit planorismului și profesiei de instructor „a ars ca o torță” și a format instructori de calitate.

Tătaru Mircea n. 1921, absolvent ANEF 1944.

Giulești 1942-1943 formare A, B, C și școala de instructori. 1943 Cămpina instructor planor. 1944 Ghimbav responsabil cu educația fizică. După 1945 profesor de liceu la București și șef de catedră la Academia de Studii Economice.

Teodorescu Constantin n. 9.08.1925 Băilești jud. Dolj, decedat în 1993 Băilești, maestru tâmplar deosebit.

Planorist atașat de zbor, posesor al brevetului C, remorcaj de avion cls. I și II și zbor instrumental, a totalizat 180 de ore de zbor. Activitatea profesională a desfășurat-o pe parcursul a 38 de ani de dăruire pentru buna desfășurare a zborului în școlile în care a activat ca tehnician. 1950

Petroșani; 1951-1952 Tg. Jiu; 1953-1955 Petroșani; 1956-1958 din nou Tg. Jiu, responsabil tehnic; 1959-1974 Craiova; 1975-1977 Geamăna și din 1978-1988 Craiova, mecanic avion la aviația utilitară până la pensionare. A fost un exemplu de muncă și conștiinciozitate.

Teodorescu Gheorghe n. 1922 București, decedat în 1978, absolvent ANEF 1947.

Giulești 1942-1943 brevet C și școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. A profesat în 1943 la Mocrea și 1944 la Vărădia. După 1947 a fost conferențiar și șef catedră ANEF (1951-1956) după care a lucrat până la deces în Ministerul Turismului, o perioadă fiind chiar ministru plin.



Teodorescu Paul n. 28.06.1888 Bacău, decedat la 17.01.1981 București, ministrul aerului și marinei între 1938-1940.

1908 absolvă liceul Militar din Iași, urmează școala de ofițeri infanterie, 1916-1918 ofițer aghiotant al gen. Aslan, comandantul Armatei a III-a. 1918-1920 școala superioară de război de la Paris, absolvită cu locul II, locul I, prin tradiție, fiind decernat unui francez. 1921 stagiar la Lyon în cadrul armatei franceze (cu gradul de maior), escaladează vârful Mont Blanc 4807 m din Alpii Francezi, în 1968 la vârsta de 80 de ani urcă până la vârful Omul din Bucegi – 2504 m.

1923 editează prima lucrare tactică generală a armatei și este primul profesor de la Școala Superioară de Război care predă „tactica aviației”. Este numit ofițer de Stat Major de Divizie. 1932 colonel comandant al Regimentului de Gardă 6 Mihai Viteazu, face din acest regiment o unitate model pe întreaga țară, fiind felicitat de generalul francez Gouraud care pretinde că este unul dintre cele mai frumoase regimente din Europa. 1932-1936 este atașat militar al României la Paris, Bruxelles și Madrid (întreține relații strânse cu gen. Charles De Gaulle). Depune la Sorbona în 1936 o lucrare de doctorat cu tematica – opinia publică europeană asupra războiului de independență 1877-1878, primită cu elogii. 1936 toamna este avansat general și numit subsecretar de stat la Ministerul Apărării Naționale. Fiind și comandantul Școlii Superioare de Război a conceput și construit localul Academiei Militare din Cotroceni, în regie proprie a Ministerului Armatei, în 18 luni, costul total însumând mai puțin de o treime din ofertele prezentate de alți constructori care cereau pentru execuție trei ani! 1938 construiește 76 de silozuri în Bărăgan, tot cu sprijinul armatei. 1938-1940 este ministrul aerului și marinei pe care le dotează și le modernizează, spiritul său de organizator și gospodar de excepție desfășurându-se din plin, cu rezultate deosebite (uzina IAR Brașov își dublează personalul). Printre altele s-a gândit și la partea sufletească, ajutând la restaurarea Mănăstirii din Fâncești din jud. Vâlcea, ctitoria lui Matei Basarab, care a devenit lăcașul de rugăciune al aviatorilor și marinarilor.

În septembrie 1940 la vârsta de 52 de ani demisionează din armată cu gradul de general adjutant, caracterul său și conștiința sa fiind în dezacord cu noua orientare a țării.

Face parte din comisia pentru proiectarea și construirea Monumentului Eroilor Aerului din București, inaugurat la 20.07.1936 de Sfântul Ilie, patronul aviatorilor. Membru corespondent al Academiei Române la propunerea savantului Emil Racoviță și membru activ al Academiei de Științe din România. A fost decorat cu înalte ordine și medalii ale României și este primul ofițer român decorat de statul francez cu toate cele trei grade ale Legiunii de Onoare Ofițer, Comandor și Mare Ofițer cu placă. Împreună cu comandorul Andrei Popovici a dezvoltat și modernizat aviația civilă (LARES, școlile civile de pilotaj cu și fără motor).

Nu am enumerat decât o mică parte a înfăptuirilor acestui mare om. Este totuși interesant de știut că după plecarea din armată s-a ocupat în comuna Joița jud. Argeș, de cultivarea intensă a orezului, amenajând în acest scop mlaștinile de lângă comuna Joița jud. Argeș care au dat producții record de 7000 kg pe hectar.

Acest model de dăruire, competență, demnitate și realizator de excepție, sprijinit pe o cultură remarcabilă și pe un orizont larg, a fost unul dintre ostașii model ai armatei Române, pildă pentru generațiile viitoare. Își doarme somnul veșnic la Mănăstirea dintr-un Lemn la Fâncești, alături de ctitoria lui Matei Basarab, într-un cadru unic, ales de el, pe crucea de marmură a mormântului scrie simplu și cu mare modestie „Aici odihnește fratele vostru Paul”.

Terdic Sergiu 25.12.1927 Cluj, decedat în 1992 Cluj, absolvent al Facultății de Drept Cluj.

1948 Dezmir A, B, C planor cu instructorii Gh. Hye și Bella Gyurka. 1948-1949 Sânpetru școala de instructori cu Eugen Cernescu. 1949 Tg. Mureș remoraj de avion și Ghimbav brevet gr. II pilot avioane turism. Nu a profesat ca instructor, în 1965 la Dezmir obține insigna C-ul de Argint.



Ticușan Petre n. 30.10.1908 Fântâna jud. Brașov, decedat în mai 1991 Brașov, tehnician IAR.

1935-1936 Brașov – IAR brevet gr. I și II avioane turism. 1937-1938 Buzău școala militară de perfecționare și instructor de zbor. 1938-1940 Ghimbav instructor. 1941 instructor Giulești. 1942-1945 instructor șef Ghimbav. 1948-1953 Ghimbav instructor și comandant. În 1938 la Băneasa câștigă împreună cu Ion Romanițeanu cupa Ministerului Aerului. 1939-1953 pilot remoraj planoare. Mare prieten al planoriștilor, a fost nelipsit de la Sânpetru la întâlnirile anuale din 1983, până la deces.

Timiș Paul n. 5.06.1932 Târgoviște, inginer electronist, promoție 1955, a lucrat la Institutul de Fizică Atomică de la Măgurele și Pitești, până la pensionare în 1992.

1961 Clinceni brevet pilot sportiv planor și 1963 remoraj avion cls. I, zbor instrumental cu instructorul Ion Șoflete. 1965 obține insigna internațională C de Argint. Între 1965-1975 pilot de performanță cu numeroase zboruri în circuit.

Deosebit de atașat planorismului pasionat zburător cerebral, cu reale calități. Prețuit de colegi și instructori pentru toate calitățile sale.



Timoșenco Vladimir n. 2.09.1898 Chișelia Mică – Bolgrad jud. Cahul Basarabia, decedat la 2.09.1989 București, inginer, absolvent la Politehnicii din Praga, facultatea de electromagnetism și aerodinamică, promoția 1927.

1928-1940 angajat al uzinei IAR Brașov, inginer șef al fabricii de celule și a biroului de studii și cercetări din serviciul tehnic. 1931 obține brevetul de invenție nr. 20.143/931 pentru amortizorul oleopneumatic la trenurile de aterizare. 1934, specializare în Polonia la uzina PZL pentru fabricarea în licență a avioanelor de vânătoare PZL-11 și 24. 1938 specializare în Italia la Sostocalente la uzina Savoia pentru fabricarea în licență a bimotorului de bombardament Savoia Marchetti-79, la IAR, apoi în Germania la fabrica Bf 109 pentru licența de fabricație a aparatelor de școală și antrenament. Din anul 1941 până în 1952 lucrează la fabrica de avioane SET din București ca inginer șef al secției de celule. Construieste în licență, în serie mare avionul Fieseler Storch, pentru documentare face în 1942 deplasări la uzinele Storch din Germania și uzinele Maurane din Franța. 1945-1946 întreprinde deplasări în Cehoslovacia pentru achiziționarea de materiale speciale de aviație.

În afara sarcinilor de serviciu a avut preocupări și realizări multiple pentru aviație. În 1932 împreună cu comandorul Andrei Popovici pun bazele înființării Aeroclubului Brașov al cărui secretar general a fost până la plecarea la București. Piloții formați la Ghimbav și Sânpetru vor contribui la fala aviației române. Între 1937-1941 a fost și directorul și coordonatorul școlii de planorism de la Sânpetru, înzestrând-o exemplar. A recrutat cu discernământ și fler, muncitori din uzina IAR pentru pilotaj, care au fost elemente deosebite la zborul cu motor și planorism (Petre Ticușan, Constantin Goșman, Vasile Socrtea, Nicolae Blebea și mulți alții). Personalitate deosebită, caracter integru a fost un mare luptător pentru dezvoltarea construcțiilor aeronautice și afirmarea aviației române.

Tissandier Paul n. 1881 Paris, decedat la 10.03.1945 Paris.

Fiul lui Gaston Tissandier (1843-1899), om de știință și scriitor de reală valoare care a practicat și a contribuit mult la propășirea zborului cu balonul dirijabil, ajutat de fratele său Albert.

Paul Tissandier a făcut cunoștință cu zborul la 21 de ani pilotând baloane sferice cu care a efectuat peste o sută de lansări, cu spectaculoase deplasări. În 1908 la școala de la Pau, la poalele Pirineilor obține brevetul de pilot de avion, avându-l ca instructor pe celebrul Wilbur Wright. Imediat după obținere brevetului realizează cu avionul numeroase recorduri, printre care cel din 1910 de viteză în timp de o oră. La solicitarea Ministerului de Război, în 1910 instruieste primii ofițeri ai Franței pe avioanele lui Wilbur Wright.

Din 1905 devine membru al Aeroclubului Franței și încă înainte de aceasta din 1902 participă activ la înființarea Federației Aeronautice Internaționale, unde inițial se ocupă de problemele financiare, pentru ca din 1913 să fie ales secretar general al F.A.I., funcție pe care o deține până la decesul său survenit în 1945. În această calitate s-a dăruit cu

competență și pasiune organizării și dezvoltării F.A.I., dovedindu-și capacitatea prin aprofundarea și soluționarea problemelor legate de activitatea sportivă aeronautică din ce în ce mai dezvoltată și mai complexă. Respectat și apreciat pentru calitățile sale de excepție a fost un exemplu greu de egalat în special pentru caracterul său integru, obiectivitate și dinamism.

În 1949 în cadrul adunării generale anuale la propunerea delegației iugoslave se instituie diploma internațională F.A.I. „Paul Tissandier” care din 1952 se acordă anual, la propunerea Aerocluburilor și Federațiilor naționale, celor mai valoroși zburători din țările respective, pentru întreaga lor activitate de sprijinire și promovare a sportului aviatic.



Todoreanu (Vereș) Petre n. 23.09.1915 Cășeu jud. Cluj, decedat la 30.03.1998 Deva.

1938 Sânpetru brevetele A, B, C cu Vasile Scorțea și Eugen Cernescu și școala de instructori instruit de Ernst Philipp și Hubert Clompe. 1939-1940 instructor Arad. 1941-1944 Birtin-Brad șef de pilotaj. 1942 Giulești instructor DC

la remoraj de avion, cu instructorii profesioniști și în 1944 Clinceni în remoraj de avion. În 1948 este îndepărtat din motive politice și astfel planorismul românesc pierde pe unul dintre cei mai talentați și competenți instructori. A experimentat pantele de la Șiria și Mocrea, punând mult sufler pentru propășirea planorismului. Zburător de excepție, ahtiat după zborul cu planorul, a fost un exemplu de tenacitate, conștiinciozitate și profesionalism, dărz și consecvent cu un caracter model și o bunătate proverbială.

Printre iluștrii săi elevi se numără ing. Mircea Finescu și ing. Emil Iliescu, zburători și realizatori de excepție. A instruit personal 234 piloți categoria C. A pilotat 15 tipuri de planeare, totalizând 268 ore de zbor – 1135 starturi.



Togănel Ștefan n. 24.06.1951 Tg. Mureș.

Calificări: 1970 Tg. Mureș formare pilot sportiv planor cu instructorii Francisc Bardoși și Șony Jozsa. 1971-1975 Tg. Mureș antrenament, remoraj de avion, zbor instrumental. 1975 Sânpetru școala de instructori cu Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1981 pilot și instructor motoplanor. 1989 pilot remorcher planeare. 1997 pilot secund AN-2. Activitate: 1975-1977 instructor Deva. 1977-1993 instructor Tg. Mureș (1986-1993 șef de pilotaj). 1994-1999 Deva instructor. A format peste 100 de piloți sportivi planor din care 15 au obținut C-ul de Argint, 20 calificare acrobație și 15 instrucție superioară, doi au realizat C-ul de Aur. Activitate de performanță: 1972 C-ul de Argint. 1985 C-ul de Aur și două Diamante. 1985 Maestru al sportului. 1977-1996 a participat la 19 competiții, interne 9, din care 5 naționale de acrobație, 2 internaționale în țară și 3 în străinătate (Germania și URSS). 1985 Pitești la concursul de selecție locul I, 1987 și 1988 clasament distanță descentralizat locul I și II, acrobație 1995 campion național

și 1993 și 1994 vicecampion. A totalizat din 1970-2000 la planor 4270 ore, motoplanor 621 și avion 1517. bun acrobat a realizat în 1988 primul zbor în oglindă împreună cu Marian Simion.

1995 directorul campionatului Balcanic din Turcia și între 1990-2000 directorul a treisprezece competiții interne de distanță-viteză, din care trei de selecție, șapte campionate naționale și trei internaționale ale României. În 1994 a reușit să realizeze 10 probe la campionatul național de la Iași. Zburător și organizator de excepție, datorit fără rezerve zborului și problemelor planorismului, a publicat articole de specialitate scrise cu har, valoros caricaturist, vesel și comunicativ, plin de farmec, este apreciat și stimat, zburător de excepție, „Togo” o figură luminoasă.

Tomescu Constantin n. 1.11.1925 Topoloveni jud. Argeș, tehnician de excepție, pilot brevet C și remoraj avion.

1943-1945 Sânpetru maistru tâmplar deosebit, lucrează la confecționarea în serie a planoarelor Salamandra și continuare în perioada de criză (1946-1948) până în 1956 când se transferă la Dudești-Ciolea, până la desființarea școlii în primăvara 1958, apoi Clinceni 1958-1970 responsabil tehnic și din 1971 se califică mecanic de bord pe avion AN-2. a lucrat cu dăruire pentru planorism și a zburat cu planorul în timpul liber.

Tomescu Titus-Aurelian n. 15.12.1919 Turnu Severin.

Liceul militar „Ștefan cel Mare” – Cernăuți. 1938 București un an la facultatea de Drept și instruire A, B ca planorist la Dudești Ciolea de către Valentin Popescu. 1939-1941 școala militară de ofițeri aviație Cotroceni-Otopeni. 1941 Ghimbav școala de zbor instrumental. 1942 centrul militar de pilotaj Buzău-Ziliștea, perfecționare și Frontul de Est până în 1944. Pilot informație observație. 1944 la 23 august la Băneasa printr-o acțiune temerară dezarmază Comandamentul German. Este decorat cu Steaua României și Coroana României clasele IV și V, iar pentru Frontul de Est de către foștii aliați, cu crucea de Fier și Vulturul German. Un suflet imens, în ultima jumătate de veac s-a ocupat de ajutorarea foștilor colegi și a familiilor lor până la sacrificiu.

Tomescu Traian n. 13.11.1947 București, inginer aeronave, Facultatea de aeronave București, promoție 1970.

Clinceni 1966-1969 formare pilot sportiv planor cu instructorii Gh. Georgescu, Ion Șoflete și Gh. Savastre. 1970 Clinceni C-ul de Argint. Din 1970 lucrează la I.C.A. și I.A.R. Ghimbav ca inginer tehnolog. 1975-2000 șef secție montaj, încercări, apoi șef serviciu export și consilier. În afara sarcinilor profesionale a lucrat la istoria uzinelor IAR și este preocupat în continuare de monografii și publicații.

Tomiuc Radu n. 27.10.1915 Stulpicani jud. Suceava, decedat la 12.01.1983 București.

Comandor aviator, distins pilot de linie, profesor de navigație și zbor instrumental. 1936 brevet pilot militar în cadrul școlii de ofițeri aviație. 1937 LARES zbor instrumental și calificare pilot linie. 1943-45 instructor bimotoare și profesor navigație la Popești-Leordeni. 1948-1955 pilot linie la TARS și TAROM. 1955-1957 A.R.M.V. Pipera pilot recepție și pilot remorcher planoare cu avion Fieseler. Mare

admirator al planoriștilor, și-a însușit eficiența energiilor zborului fără motor și a folosit-o și la zborul de transport, povestind cu entuziasm cum câștigă mai ușor înălțime pe culmile bătute de vânt sau sub norii Cumulus.

Tonceanu Viorel n. 28.03.1932 Leurin jud. Mureș, decedat în 1982 București, ziarist, sedus de aviație, a fost publicistul profesionist cel mai fecund din revistele de specialitate postbelice.

Din 1953 la revista Aviația, apoi Aripile Patriei, până în 1963 când devine redactor la publicațiile U.C.F.S., continuă să publice interviuri și articole cu subiecte din activitatea aviației sportive, până la suspectul său deces din 1982, când a lăsat un mare gol la capitolul mediatizare aviatică. Nu a neglijat nici o ramură a activităților aviației sportive, colecția lui de fotografii fiind impresionantă.

Torday Sandor n. 14.03.1930 Oradea, decedat 1999.

1949 Mocrea formare A, B, C cu instructorul Viorel Ciuhandru. 1950-1951 Sânpetru școala de instructori cu Ion Groza și Mircea Cârstoiu. 1951 instructor Petroșani și Șura Mică – Sibiu. 1952-1955 Tg. Jiu instructor. 1956 din nou Petroșani și 1957 Tg. Jiu. 1958 Dezmir. 1959-1961 Oradea, comandant. 1962 a părăsit aviația sportivă.

Totoianu Augustin n. 1922 jud. Hunedoara.

1948 Petroșani brevetele elementare A și B cu Nicolae Culeniu. 1949 Ghimbav brevet gr. II avion. 1950 Petroșani certificat C cu Cornel Morariu și Sânpetru 1950-1951 școala de instructori instruit de Ion Groza și Mircea Cârstoiu. 1952 Popești-Leordeni parașutist gr. II aeronavă. A profesat ca instructor între 1951-1952 Petroșani și 1952-1954 Tg. Jiu, totalizând 392 ore de zbor.

Totolici Adrian n. 1953, școala de aviație Bobocu, promoție 1975.

1980-1983 Iași pilot remorcher și instructor planor. 1984-1987 comandant aeroclub Iași, transferat la Aviația utilitară Iași. 1984 Iași C-ul de Argint.

Trâmbițașu Constatin n. 18.10.1939, tehnician-lăcătuș mecanic.

1957 Clinceni parașutist aeronavă gr. II cu instructorul Mișa Sidlețchi. 1968-1979 Strejnic, instructor parașutist, insigne cu două diamante, 1321 salturi. 1970 Strejnic formare pilot sportiv planor și remoraj avion cls. I cu Mihai Burlacu. 1977 Sânpetru școala de instructori cu instructorii Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1979-1982 Geamăna instructor planor. 1981 obține C-ul de Argint la Geamăna. În urma accidentului din 1982 cu planor Blanik, rămâne invalid, continuându-și viața în cârje. Este nelipsit de la întâlnirile anuale de la Sânpetru a foștilor instructori planoriști.

Trandafirescu Virgil n. 20.09.1907 Turnu Severin, decedat la 23.06.1944 București, școala de ofițeri aviație, promoție 1933.

Flotila hidroaviație Mamaia 1933. În 1934 este trimis în Polonia la școala militară de planoare de la Ustianova, pentru două luni, unde obține brevetul C și calificarea de instructor militar. 1935 calificare pilot vânătoare, este încadrat

între 1936-1938 la Flotila de Gardă. 1939 absolvă școala de comandanți de escadrilă. 1938-1940 la Sânpetru execută zboruri de antrenament cu planorul și 1939-1941 face parte din comisiile de brevetare ale planoriștilor. 1941-1944 Frontul de Est și apărarea capitalei în funcția de comandant al escadrilei 51 de vânătoare, apoi comandantul grupului 7 vânătoare (1943 absolvă școala superioară de război). La 23 iunie 1944 își pierde viața în lupta aeriană cu aviația americană pentru apărarea Bucureștiului. A iubit mult planorismul s-a implicat atât cât i-a fost posibil.

Trelea Sorin n. 28.02.1950, absolvent al Facultății de Biologie Iași, cercetător științific.

1978 Iași formare pilot sportiv planor cu instructorul Gh. Gâlcă. 1992 calificat instructor planor, instructor voluntar la Salcea-Suceava între 1991-1995. activitate sportivă: 1980 Scheia C-ul de Argint. 1992 Salcea C-ul de Aur și un Diamant, din 1994 Maestru al sportului. 1984-1998 a participat la 16 competiții în țară de selecție clasament anual de distanță descentralizat și campionate naționale de planorism. 1800 ore de zbor. A făcut parte în 1987 din echipajul velierului „Decebal” condus de comandorul aviator Radu Theodoru, în tentativa eșuată de ocol al Pământului.

Trocan Marian n. 23.10.1969 Turnu Severin, școala de ofițeri aviație Bobocu, promoție 1992.

1992 încadrat pilot remorcher Craiova. 1993 Craiova brevet pilot sportiv planor. 1994 Craiova C-ul de Argint – pilot comandant Wilga și copilot AN-2. 1994 Iași calificare instructor planor. 1995-2000 Craiova instructor planor.

Trozner Francisc n. 18.03.1925 Tg. Mureș, Facultatea de Medicină Tg. Mureș, promoție 1952, medic chirurg.

1941 Budapesta formare A și B. 1942 Ernei jud. Mureș brevet C. 1944 Ungaria C-ul de Argint (refăcut în 1961 Tg. Mureș) și ajutor instructor Tg. Mureș 1945-1950 Tg. Mureș instructor. 1950-1955 secretarul comisiei județene de aviație. Ore de zbor 350. Activitate profesională medicală: 1956-1966 Medic șefraion Ciuc. 1966-1990 Tg. Mureș director adjunct la Direcției Sanitare. Înfiițează în 1967 primele maternități rurale. Medic Primar de igienă și sănătate publică, a efectuat peste 900 de operații. Bland, bunătatea întruchipată, stimat și apreciat.

Trucmel Ioan n. 17.04.1942 Buc. 19-11 2001 Buc., școala de ofițeri Bobocu, promoție 1965

1965-1967 dispecerat aviația militară. Din 1967-1990 Clinceni instructor avion, acrobație lot și pilot remorcher planeare până în 1995. 1980 a pilotat planeare în remoraj la avion. 1990-1995 Aeroclubul României comandant departament zbor cu motor. Pilot acrobat de excepție, participă între 1968-1995 la toate mitingurile aviației sportive. 1972-1982 componentul lotului național de acrobație, solist și în formație. 1984-1985 antrenor al lotului național de acrobație. A participat la Balcaniadele de acrobație 1975, 1977 și 1979, devenind vicecampion Balcanic în 1976 și 1978 la campionatele Mondiale cu clasificări onorante și în 1984 ca antrenor al lotului la campionatele mondiale (la feminin Nina Ioniță devenind vicecampionă mondială). 1978 Maestru

al sportului. 1984 Diploma FAI „Paul Tissandier”. Peste 11000 ore cu 17 tipuri de avioane, zburate cu măiestrie.

Truță Ilie n. 18.11.1895, decedat în decembrie 1990 Arad, maistru tâmplar de aviație de excepție.

1939 Sânpetru construiește un Grunau-9, apoi din 1940-1943 în atelierul școlii de la cota 45 a Lempeșului, construiește în serie 28 de exemplare perfecte „Salamandra” sub îndrumarea ing. Witold Kasprzyk. 1941-1942 obține la Sânpetru brevetele A, B, C la 47 de ani cu instructorii Mircea Cârstoiu și Nicu Blebea. Din 1944-1955 Mocrea responsabil tehnic și 1956-1958 la Arad. 1958-1960 responsabil tehnic la Timișoara de unde se pensionează la 65 de ani și se mută la Arad, unde pe acoperișul casei fixează un fuselaj de planor Sohaj, pentru a nu se despărții de planeare până în ultima clipă. „Moș Truță” cum îi spuneau cu respect colegii, a fost un artist al profesiei, cu o dăruire și o putere de muncă ieșite din comun, un exemplu de cinste, corectitudine și modestie. A zburat cu pasiune și probabil ultimul gând l-a dăruit planearelor sale dragi.

Tudor Cornelia n. 31.05.1939 Brașov.

1962 Sânpetru formare A, B, C cu instructorul Titi Enăchescu și Romeo Vlădescu. 1963 Sânpetru C-ul de Argint. 1965 Ghimbav brevet pilot sportiv avion și antrenament până în 1970. 1964-1970 Brașov, în undă realizează de trei ori proba de înălțime Diamant. 1965 record înălțime clasa D-2 pe biloc Bocian cu ing. Mircea Finescu, înălțime câștigată 5125 m și absolută 7250 m. Ore planor 620 cu 6 tipuri, avion 285 cu trei tipuri.



Tudor George n. 22.03.1958 București, Institutul de Artă, Teatrul și Cinematografie, actor Brașov.

1983 Baia Mare formare pilot sportiv planor instruit de Vasile Pop. 1989 Sânpetru C-ul de Argint, 1990 C-ul de Aur și 1992 două Diamante. Din 1991 Maestru al sportului. Între 1990-1994 a participat la 11 competiții de selecție, naționale, de club și clasament anual de distanță descentralizat, totdeauna pe locuri fruntașe (1992 vicecampion național, 1994 locul III). A totalizat 650 ore și 8000 km distanță.



Tudor Vasile n. 11.09.1933 Geamăna jud. Argeș, mecanic de locomotivă, apoi Facultatea de Istorie București, promoție 1970.

Începe planorul la Geamăna unde obține în 1950-1951 brevetele elementare A, B, C planor cu instructorii Iuliu Gionea și Gh. Maistrovici, brevetul de pilot avion gr. II turism instruit de Gh. Diaconu și tot aici în 1952 parașutism aeronavă gr. II instruit de Mișa Sidlețchi. 1953-1954 Sânpetru urmează cursurile de instructori planor de unde este îndepărtat de Gh. Cucu. Performanțe: 1978 Geamăna C-ul de Argint și proba pentru C-ul de Aur – triumfi de 300 km (un Diamant). Între 1961-1993 participă la două concursuri de selecție la Geamăna și

mai multe de aterizare la punct fix la Braşov, Craiova şi Piteşti. A participat la trei tabere de undă lungă. A totalizat 575 ore la planor şi 400 ore la avion. Legat puternic de aviaţia sportivă, nu a precupeţit timpul şi mijloacele materiale pentru a o servi cu patimă. La mitinguri, vocea sa de stentor, nici nu ar avea nevoie de microfon, la comentariile năvalnice pe care le face. Arbitru la competiţiile de planorism de tot felul. Bântuit tot timpul de microbul aviaţiei, s-a documentat şi a obţinut o impresionantă arhivă aviatică, informând generaţiile prezente şi viitoare asupra faptelor şi realizărilor aviatorilor români. În timp şi-a cizelat cu grijă scrisul şi a publicat câteva lucrări interesante cu subiect aviatic din care primele două volume referitoare la planorism.

Temperament supervulcanic, dârz şi ambiţios, prototipul luptătorului este continuu agitat şi plin de proiecte pentru viitor. După 1996 s-a preocupat de înjghebarea muzeului planorismului la Sânpetru.

T

Țânc Grațian n. 11.06.1961 Cugir jud. Alba, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1984.

1978-1979 Deva formare pilot sportiv avion cu instructorul Marcel Ghelaru. 1981-1984 școala militară pilot AN-2. 1984 Deva formare pilot sportiv planor și motoplanor cu instructorii Ion Porumbu și Simion Câmpean și C de Argint. 1988 pilot remorcaj planoare. 1990 Oradea curs instructor planor. 1991-1999 Deva instructor planor.

Țăruș Leonida n. 26.07.1911 Breanova – Basarabia, jud. Orhei, decedat în aprilie 2000, București.

1935 Tecuci brevet pilot militar. 1936-1947 aviația militară de transport. 1955-1962 aviația civilă și sportivă, lansare parașutiști, pensionat în 1962. La Clinceni în 1958 remorchează simultan cu AN-2 trei planoare în premieră. Total de ore de zbor peste 6000. decorat în 1942 cu Virtutea Aeronautică cu spade în grad de Cavaler.

Țepeș Emil n. 16.05.1921 Lupeni jud. Hunedoara, decedat la 27.06.1943 Petroșani.

1938-1939 brevetele elementare A și B cu instructorii Ion Predescu și Eugen Bănulescu. 1941 Sânpetru brevet C și școala de instructori cu Eugen Cernescu și Nicu Blebea. 1941-1943 Petroșani instructor, decedează cu planorul polonez biloc Mewa, prin netăierea cablului la timp de la automosor, fiind prima victimă a planorismului din România.



Țucă Gheorghe n. 20.12.1955 Braşov, decedat la 7.09.1990 Sânpetru.

1972 Sânpetru formare pilot sportiv planor cu instructorul Coco Andrei. 1973-1977 antrenament serviciu militar și performanță. 1976 Sânpetru școala de instructori cu Titi Enăchescu și Coco Andrei. 1978-1990 instructor la Sânpetru. Activitate sportivă: 1979 C-ul de Argint. 1982 C-ul de Aur și până în

1990 toate cele trei Diamante. Din 1986 Maestru al sportului. Între 1984-1990 a participat la 13 competiții interne și internaționale (7 campionate internaționale ale României, două internaționale Franța și URSS, unul de selecție și trei

clasamente anuale de distanță). Ore planor 2650 și 17300 km distanță. Pilot tenace și talentat a fost victima unui accident stupid, lăsat de mosor la 25 de m cu în IS-28B2, cu o elevă la bord, nu a mai putut face nimic pentru a redresa planorul, peste aripa căruia sa încolăcit cablul de remorcaj.

Țifescu Gheorghe n. 1911 - deces iulie 1944.

Școala ofițeri aviație promoție 1933. În 1934 este trimis la școala de planorism militar de la Ustianova - Polonia, unde obține brevetul de instructor și realizează proba de distanță de 50 Km pentru insigne de C de argint, fiind împreună cu viitorul general av. Titus Ceaușu primii piloți planoriști din România care realizează un zbor de distanță cu planorul. În 1939 este pilot de vânătoare pe IAR-80 și devine comandant de grup. Decedat în luptă aeriană împotriva aviației americane, în apărarea capitalei.

U

Udrescu Gheorghe n. 12.01.1953 Satu Mare, școala de ofițeri de aviație Bobocu-Buzău, promoție 1975.

Aviația sportivă 1975-1992. Arad 1976 pilot remorcher. 1978 Suceava, calificare instructor planor cu Titi Enăchescu și Coco Andrei și Arad instructor motoplanor. 1980 Arad C-ul de Argint și 1981 proba triungi de 300 km pentru _Cul de Aur și pilot recepție planor, motoplanor. Totalizează până în 1992, când se transferă la TAROM, comandant al aeroportului Arad, 1400 ore avion, 600 planor și 200 motoplanor.

Ulici Octavian n. 8.03.1945 București, decedat la 19.05.1979 Caransebeș, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1973.

Strejnic 1965 formare pilot sportiv planor cu Mihai Burlacu și Paul Manu. 1966 calificare instructor planor Strejnic, unde profesează ca instructor până în 1968 și Clinceni 1969 când obține brevetul de pilot sportiv avion, insigne C-ul de Argint și calificare instructor avion. 1973-1974 Strejnic instructor avion. 1975 București, Aeroclubul Central inspector la zborul cu motor și din 1976-1979 comandantul departamentului zbor cu motor. 1979 decedează la Caransebeș la antrenamentul pentru miting. (Fratele său Laurențiu Ulici, președintele Uniunii Scriitorilor din România și Senator după 1992, decedat stupid în 2000).

Ungureanu Traian n. 11.02.1955 Românești jud. Iași, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău.

1972 Iași parașutist sportiv până în 1978, component al lotului național (1976-1978). 1981 Iași pilot sportiv planor instruit de Dumitru Popovici. 1985 Iași C-ul de Argint. 1993 C.I.P.A. București, calificare instructor planor, motoplanor și pilot remorcher. 1993-2000 instructor planor Iași. 700 de salturi cu parașuta și 1680 ore de zbor avion și planor.

Uță Gheorghe n. 18.09.1943 București.

1962 Clinceni formare pilot sportiv planor cu Gh. Georgescu și Ion Șoflete. 1968 Clinceni insigne C-ul de Argint. 1969-1971 Clinceni formare pilot sportiv avion. 1972 C.I.P.A. examen instructor avion. 1972-1973 instructor la școala militară de la Bobocu. 1974-1999 instructor motor și planor Clinceni, până la pensionare. 1980 Maestru al

sportului avion. 1987 Tg. Mureș calificare instructor de zbor planor, unde a profesat în paralel cu activitatea de la motor. Ore planor 500, avion 9000.

V

Vancea Ion n. 16.12.1953 Derna jud. Bihor, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1976.

1978-1982 Iași, instructor avion. 1981 Iași insigna C de Argint. 1982 calificare comandant BN-2 și AN-2. 1983-1987 reprezentantul Aeroclubului Central la I.C.A. Ghimbav. 1982 calificat instructor planor cu instructorii Gh. Savastre și Ștefan Togănel, devine pilot remorcher la Sânpetru și din 1989 la Sânpetru instructor planor și pilot instructor pe PZL-104 și motoplanor. Din 1991 și până la apariția acestei lucrări, comandatul Aeroclubului Sânpetru.

Vartolomei Mircea n. 19.09.1950 Oradea, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1975.

1976-1980 Baia Mare pilot remorcher. 1980 C.I.P.A. București calificare instructor planor. 1980-1989 comandantul Aeroclubului Baia Mare și apoi din nou 1997-2000, în paralel pilot remorcher și instructor planor. În 1994 trimis de Aeroclubul României în Turcia, formează o serie de piloți remorcheri de planoare. Total ore avion și planor 5480.

Vasile Ionel n. 4.08.1954 Bufta jud. Ilfov, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1976.

1976 Geamăna pilot remorcher și instructor avion. 1977 comandant AN-2. 1982 obține insigna C-ul de Argint și din 1986 până în 2000 comandantul Aeroclubului Pitești. Din 1992 calificat și instructor planor și avion remorcher. Ore de zbor planor 450, avion 4200.

Vasilescu Nicolae-Karpen n. 28.11.1870, decedat la 2.03. 1964 București, inginer constructor și electrotehnic. București 1891 șef promoție școala de poduri și șosele

Între 1900-1920 studii de specialitate în Franța, cu care ocazie se preocupă intens de problemele zborului. Scrie un tratat despre zborul păsărilor și despre zborul fără motor în 1913 în Franța (editată și la București în 1923). Din 1922 profesor la Politehnica din București, apoi rector la Politehnică între 1923-1940. 1927 membru fondator la asociației aviatice ARPA. Contribuții deosebite la teoria giroscopică și aplicațiile acesteia. 1940 „Doctor Honoris Causa” al Politehnică din București (al doilea după Nicolae Telcu în 1936). 1946 participă la Paris la congresul internațional de mecanică aplicată. A elaborat studii originale în domeniile: elasticității, termodinamicii, aerodinamicii, fizico-chimiei, electrochimiei, magnetismului, electromagnetismului.

Vasiu Decebal n. 23.01.1916 Călimănești jud. Vâlcea, profesor de educație fizică.

Planorist format în 1937 în Polonia la Rzeszypolitej împreună cu Alexandru Zecu. 1940 brevet pilot gr. II avioane turism. 1941 Frontul de Est, pilot escadrila 104 legătură. 1942 școala de bimotoare LARES, șef de promoție. 1943 grupul Aerotransport militar (secundul lui Max Manolescu pe avionul Mareșalului Antonescu). 1946-1948 pilot linie la TARS. Părăsește țara în 1948 imbarcat pe un vas Turc, printr-un aranjament de la Istanbul, mijlocit de comandorul Constantin Abeles și în 1949 se angajează în Liban pilot linie

la o filială a societății „Pan American”. Din 1953-1975 până la pensionare este pilot de linie la „Air France” pe avioane lung curier în zona Pacificului. A totalizat peste 25000 ore de zbor pe avioane cu motoare clasice și turbo, din care 8000 în zbor de noapte.

Vasiu Victor n. 9.06.1927 Petroșani, inginer silvic, promoție 1952.

1952 Iași formare A, B, C instruit de Nicolae Perju. 1952 Sânpetru școala de instructori instruit de Mircea Cârstoiu și Ghimbav parașutism gr. II aeronavă. 1953 Petroșani instructor.

Vazian Victor n. 12.06.1937 Glăvani – Basarabia, inginer electrotehnic.

1960-1961 formare A, B, C la Craiova cu instructorul Vasiliu Bochiș. 1966 C-ul de Argint, proba de triumfi de 300 km pentru C-ul de Aur și un Diamant în 1993. a totalizat 560 ore și 4800 km distanță.

Văcaru Ion n. 26.08.1933 Săulia de Câmpie jud. Mureș, inginer construcții mașini.

1951 Tg. Mureș formare A, B, C instruit de Alex. Șobester. 1952 Ghimbav pilot gr. II avion instruit de Ștefan Calotă și Gh. Zavate și parașutist gr. II aeronavă instruit de Nicolae Velicu. 1963 Sânpetru C-ul de Argint. 1983 Sânpetru curs de zbor instrumental, acrobație și probă pentru C-ul de Aur 300 km triumfi în grup, probă de Diamant. Ore planor 1696, avion 240.

Văsui Grigore n. 7.05.1961 Tg. Ocna jud. Bacău, școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău, promoție 1984.

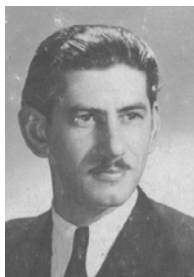
1984-1988 Oradea pilot remorcher. 1988 Tg. Mureș calificare instructor planor cu Ștefan Togănel. 1989-2000 Suceava instructor planor și pilot remorcher. 1994 Suceava C-ul de Argint. Ore de zbor planor 450, avion 950.



Vărnăv Spiridon „Bob” n. 1908 Liveni-Vărnăv jud. Botoșani, decedat în 1951 Praga.

Născut pe moșia vechilor boieri Vărnăv, pomeniți în hrisoave domnești din timpul lui Ștefan cel Mare. Satul Liveni-Vărnăv locul de naștere a lui Gerge Enescu (din 1955 poartă numele marelui compozitor, unde tatăl său a fost arendaș pe moșiile Vărnăvilor). Conașul „Bob” face dreptul la Iași și București și în 1934 obține brevetul de gr. II pentru avioane de turism la școala Mircea Cantacuzino-Băneasa, având ca instructor pe locotenent aviator Constantin Abeles. 1936 devine director al A.R.P.A., pe care o conduce cu pricepere și competență până la desființarea în 1947 de către comuniști. A contribuit mult la dotarea școlilor asociației de la Câmpina, Cernăuți, Dudești Cioplea, Cluj, Clinceni, Alexandria cu infrastructura și suprastructura necesară.

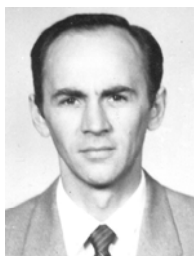
A fost proprietarul unui avion de turism englez Hawk cu care a făcut raiduri în Europa și în țară la inspectarea școlilor. Cumnat cu fostul ambasador al Marii Britanii la București, în urma unui telefon dat acestuia la Madrid, în 1951 de la Praga, este otrăvit de serviciile secrete.



Vechiu Ioan n. 10.04.1918 Iași, decedat August 2000 Iași. 1938-1939 Sânpetru brevetele A, B, C cu instructorii Nicolae Blebea și Vasile Scorțea. 1943-1944 Clinceni școala de instructori. 1944-1945 Mocrea, instructor. 1947-1948 Iași instructor voluntar și din 1948-1951 angajat oficial instructor. 1950 Giulești brevet avion gr. II. 1952-1956 Reșița până

la desființare instructor și șef de pilotaj. Din 1961-1981 Iași responsabil tehnic, pensionat în 1976, își continuă activitatea până în 1981.

A împletit sarcinile profesionale tehnice cu zborul, căruia i s-a dedicat cu pasiune toată viața. A format peste 300 de piloți planor categoria A, B, C și a realizat peste 650 ore de zbor. Modest și bun coleg, a muncit în și pentru aviația sportivă, cu abnegație și devotament. Din 1983 nelipsit de la revederile anuale de la Sânpetru, ale foștilor instructori.



Vișoiu Dorinel n. 4.03.1953 Curtea de Argeș, Facultatea de Fizica Atmosferei, promoție 1977.

1977-1993 București, Aeroclubul Central, meteorolog specialist aviație. 1978-1990 membru în comisia Centrală de planorism a FAR. Între 1977-1992 participă la toate concursurile de zbor la înălțime ca specialist meteo, studiind

temeinic curenții ondulatorii din Bucegi și face comunicări științifice care au fost editate. Din 1993 se transferă la ROMATSA (Registrul Autonom de Trafic Aerian).



Vlaicu Aurel n. 6/19.11.1882 Bințiș, decedat la 13.09.1913 Bănești jud. Prahova, inginer mecanic. Studiile liceale la Sibiu.

1902-1906 Studii superioare la Politehnica din Budapesta și Munchen unde construiește modele zburătoare cu care își uimește colegii și profesorii

(aeromodelul cu motor de cauciuc există expus în muzeul Universității din Munchen). După doi ani de activitate tehnică în Germania și Austria unde abordează domenii tehnice variate, de la carburatoare la membrane pentru patefoane sau fotografie aeriană. La finele anului 1908 se întoarce acasă la Bințiș, unde împreună cu fratele său Ion construiește în șura casei un planor original „Vlaicu 1909” cu care zboară între 10 și 17 iulie, de pe dealurile de lângă satul natal. Mulțumit de rezultate, acest planor prototip va fi echipat la București cu motor de 50 de CP devenind avionul Vlaicu I, care zboară la 17 iunie 1910 pe câmpul Cotrocenilor. Urmează construirea la Arsenalul Armatei a tipurilor Vlaicu II și III, sprijinit în special de Spiru Haret și gen. Grigore Crăiniceanu, ministru de război. În 1910 se întrece la București cu vestitul aviator francez Molla care îi recunoaște măiestria pilotajului. Între 1911 și 1913 întreprinde zboruri de popularizare în țară cu avionul Vlaicu II și ia parte la concursul de la Aspern-Viena (23.30.06.1912) unde produce senzație cu aparatul său și calitatea pilotajului. Primește din partea F.A.I. brevetul cu nr. 52 și inaugurează aerodromul

de la Aspern. 1913 participă cu avionul său la Campania din Bulgaria. Iar la 13 septembrie în încercarea de a trece Carpații în zbor, este victima curiosului accident de la Bănești, de lângă Câmpina. Astfel se încheie brusc o carieră strălucită și promițătoare de constructor și pilot. În legătură cu primele zboruri efectuate cu planorul la Bințiș în 1909, își va aminti cu plăcere senzația zborului pur (citad din Vlaicu):

Impresia cea mai puternică am simțit-o când am zburat pentru prima oară la Bințiș, în Aerdeal. Bleriot încă nu trecuse Canalul Mânecii. Primul meu aparat era tot de lemn și nu avea motor. Am legat trei cai de el, trei flăcăi au prins a pocni din bice și aparatul s-a ridicat la vreo 15 metri înălțime, după ce a alergat câteva zeci de metri de pământ. De atunci, de câte ori mă sui în aparat, zbârnâiala motorului mi-aduce aminte de aeroplanul fără motor și dinaintea ochilor fascinați de nemărginirea văzduhului îmi răsar cei trei flăcăi chiuind și pocnind cu foc din bice.



Vlădescu Dorin Romeo n. 16.07.1957 Brașov.

1973 Sânpetru formare pilot sportiv planor instruit de Coco Andrei, curs de zbor instrumental cu Vlădescu Romeo – tatăl său – și C-ul de Argint, toate realizate într-un an, la vârsta de 16 ani. 1977 obține C-ul de Aur la Sânpetru

și din 1987 toate cele trei Diamante. Din 1988 este Maestru al sportului. A participat între 1974-1997 la 31 de competiții din care 14 naționale și internaționale ale României (devine campion național în 1982 clasa standard și 1988 clasa liber, de trei ori vicecampion național în 1981, 1984 și 1990) la 14 competiții internaționale în străinătate (din care un campionat european în 1990), totdeauna în prima parte a clasamentului. De asemenea, a luat parte la două concursuri de zbor de înălțime, unde și-a realizat probele pentru C-ul de Aur și Diamant. 1976 în Germania la un concurs internațional de juniori, realizează pe triunghi de 100 km viteză medie de 128 km/h, care nu a fost omologat din motive suspecte și în același an la Chișinău la concursul țărilor socialiste, realizează un record de data acesta omologat de viteză pe triunghi de 200 km cu o medie de 84,862 km/h. Zburător de excepție, talent nativ, cultivat de tatăl său (instructorul ing. Romeo Vlădescu) a fost o scipire foarte valoroasă și apreciată în planorismul românesc. În 1995 s-a căsătorit cu talentata pilot de performanță și instructor Mariana Giurgiu. A totalizat peste 1600 ore și 35000 km distanță.



Vlădescu Romeo n. 24.02.1930 Iași, decedat la 15.02.1993 Brașov, inginer mecanic, Politehnica Brașov, promoție 1960.

Calificări: 1947-1948 Iași brevetele A, B, C instruit de prof. ing. Alex. Matei. 1949 Tg. Mureș remorcaj de avion cls. I instruit de Mircea Cârstoiu

și Alexandria brevet pilot gr. II avion cu instructorul Iancu Simu. 1949-1950 școala de ofițeri de aviație. 1951 Sânpetru școala de instructori planor cu Mircea Cârstoiu. 1956 pilot remorcher și de recepție planoare. Activitate: 1952-1955 Iad-

Bistrița, instructor. 1956-1960 Sânpetru instructor șef. 1960-1975 Sânpetru comandant aeroclub. 1975-1980 Ghimbav pilot recepție fabrica I.C.A. pentru plane, motoplanoare și avioane (pensionat). A format cu multă competență și har peste 500 de piloți A, B, C (sandou și mosor), 100 remoraj avion, 50 de piloți de performanță și 22 de instructori (cel mai talentat produs – fiul său Dorin Romeo). 1956 Sânpetru C-ul de Argint. 1973 Sânpetru C-ul de Aur și un Diamant (zbor în grup trei plane, triunghi de 300 km). 1974 titlul de Maestru al sportului și diploma „Paul Tissandier” 1975.

Numeroase zboruri de performanță remarcabile printre care două traversări a Carpaților cu planor IS-3D. La campionatul național de la Geamăna din 1958 sare cu parașuta părăsind planorul cu comenzile blocate. A totalizat între 1947-1980, 6500 ore cu planorul, 38 tipuri, la avion și motoplanor 4500 ore cu 21 de tipuri. Și-a demonstrat virtuozitatea de pilot acrobat la mitingurile organizate între 1960-1980. A fost un zburător și un instructor deosebit. Rafinat psiholog și pedagog a format piloți și instructori cu pasiune și multă pricepere. Bun coleg, totdeauna o prezență plăcută, a fost autorul și protagonistul unor șotii rămase celebre, „Romică” ne-a părăsit prea devreme lăsând un mare gol în sufletele celor care l-au apreciat pentru marile lui calități.



Voicu Constantin Gabriel Cristian n. 14.07.1958 București, absolvent al Academiei de Studii Economice, București, facultatea de economie industrială și transport.

1975 Clinceni formare pilot sportiv planor instruit de Gh. Savastre.

1978-1981 școala de ofițeri aviație Bobocu-Buzău. 1984 Clinceni și Suceava calificare instructor planor cu instructorii Marian Simion și Petre Boboc. Pilot motoplanor și avion remorcher. 1984-1985 București Centrala Aeroclubului instructor la detașamentul planor. 1986-1988 Clinceni instructor planor. 1988-1990 revine în Aeroclubul Central la detașamentul planor. 1990-1994 director zbor al Aeroclubului României și adjunct al directorului general. 1994-2000 director general al Aeroclubului României și președinte executiv al Federației Aeronautice Române. Activitate sportivă, distincții: 1978 Clinceni C-ul de Argint. 1985 C-ul de Aur și două Diamante. 1986 maestru al sportului. 1984-1989 participă cu rezultate onorabile la șase concursuri de selecție, campionate naționale și internaționale ale României. Director la două campionate naționale în 1991 și 1992 și la concursurile de zbor la înălțime din 1991, 1992 și 1993. A totalizat peste 950 ore la avion, 1250 la planor și 8000 km distanță.

Vulpescu Teodor n. 17.04.1931 Tg. Jiu jud. Gorj.

1950 Petroșani formare A, B, C cu Cornel Morariu. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori remoraj de avion cls. I și II cu Mircea Cârstoiu și Ghimbav parașutist aeronavă gr. II. 1958 Geamăna brevet gr. II avion cu Elena Bulgaru. A profesat ca instructor în 1952 Timișoara, 1953 Petroșani, 1954-1957 Tg. Jiu, 1958 Geamăna și 1959-1963 Balta Verde – Craiova comandant. A format peste 250 de piloți planor A, B, C și 80 remoraj de avion. A obținut în 1959 C-ul de

Argint cu un deosebit țel fix Craiova-Tg. Jiu 100 km cu planor Baby. Total ore de zbor planor 960, avion 230. între 1975-1990 a fost comandantul Aeroportului TAROM-Craiova.

W

Wolf Francisc n. 1912 Valea Jiului, decedat la 28.04.1953 Petroșani, maestru tâmplar plane și instructor de zbor.



Din 1939 angajat la Petroșani, maestru tâmplar, lucrează în această funcție până la deces, în paralel cu cea de instructor calificat în 1948. A obținut brevetele elementare A, B, C în 1942. În 1949 transformă un SG-38 în planor de dublă comandă, care dă rezultate deosebite la instruirea elevilor pe terenul pretențios de la Livezeni. Deosebit maestru tehnician cu mare putere de muncă și entuziasm, a iubit profesia de instructor pe care a onorat-o prin prestațiile sale. A avut un sfârșit tragic, luând foc prin explozia unei lămpi de presiune cu benzină.

Wright Vilbur n.

1867 Mirville – statul Indiana, decedat în 1912 Dayton – statul Ohio U.S.A.



Wright Orville n.

1871 Dayton – statul Ohio, decedat în 1948 Dayton – statul Ohio U.S.A.

Frații Wright, inițial tipografi, posesori ai unui ziar local apoi proprietarii unui atelier de fabricat biciclete, frământați de

problemele zborului, din 1900 încep construcția și încercările de zbor cu plane. 1901 sub îndrumarea lui Octav Chanute, realizează un biplan cu aripi dreptunghiulare care avea ca noutate pilotarea prin comenzi de profunzime și laterale, nu ca până atunci, prin deplasarea centrului de greutate de către pilot. Astfel până în 1903 de pe dunele de la Kitty-Hawk, pe țărmul Atlanticului, reușesc mai multe zboruri, cel mai lung de 12 secunde de la 17 decembrie 1903. pentru ca în 1911 la 24 octombrie, tot aici să realizeze un record de 9 minute și 45 de secunde. După 1903 s-au preocupat în special de avioane, montând pe planor motoare din ce în ce mai performante și îmbunătățindu-le construcțiile.

Z

Zamfirescu Grigore „SET” n. 1896 București, decedat în iunie 1943 București, inginer, absolvent al Școlii de Poduri și Șosele din București.

În 1920 pleacă la Paris unde rămâne până în 1923 și absolvă cu diplomă Școala Superioară de Aeronautică și Construcții Mecanice, în continuare fiind angajat la uzinele de avioane „Farman” și laboratorul aerodinamic „Eiffel”. Revenit în țară, până în 1925 conduce serviciul tehnic al Arsenalului Aeronautic de la Cotroceni și predă cursuri de

specialitate la Școala militară de aviație de la Tecuci. La înființarea secției de aviație la Politehnica din București devine profesor titular. În 1923 la București pune bazele Societății de Exploatare Tehnice „SET” care din anul următor devine fabrica de avioane SET de lângă Piața Obor. Aici, începând cu anul 1927, se vor produce în serie avioane pentru aviația civilă și militară, care vor duce faima construcțiilor românești. Până în 1935, aici se vor realiza 11 prototipuri originale și trei în licență străină (avioane de școală, antrenament, recunoaștere, antrenament vânătoare și zbor de noapte, în licență Fleet 10G, Nardi 305 și un planor Grunau Baby II-A). În 1932 Prințul Ionel Ghica singur la bordul unui avion SET-31 realizează marele raid București-Saigon și retur de peste 25000 km. La fabrica SET s-au construit în serie până în 1947 planorul Baby IIB în 46 de exemplare.

Din păcate viața ing. Grigore Zamfirescu a fost curmată la 47 de ani în urma unui stupid accident la sol pe aeroportul Băneasa când trenul de aterizare a unui bimotor s-a escamotat suspect în staționare, strivindu-l.

Zabsky Zbigniew, inginer – pilot de încercare la Institutul Aeronautic din Lwow. A îmbrățișat planorismul în Polonia încă de la începuturile sale organizate, devenind un remarcabil instructor la vestitul centru de planorism de la Beszmiechowa, unde între 1935-1938 a instruit mulți piloți din România. Talentat pilot de performanță a reprezentat Polonia la concursurile anuale de la Röhn din Germania, unde s-a clasat pe locuri fruntașe. Realizator a multor zboruri de distanță de peste 300 km. În luna iulie 1939 încercă cu un planor de performanță „Delfin” de construcție poloneză, un zbor țel fix de 450 km de la Cernăuți la București (a realizat numai 250 km până la Adjud) și apoi un țel fix de 220 km București-Constanța care a fost realizat, apoi trece în Bulgaria și execută un alt țel fix de 370 km de la Sofia la Varna pe litoralul Mării Negre.

A fost unul dintre celebritățile planorismului antebelic polonez, alături de Tadeus Gora și W. Minarsky.



Zavate Gheorghe n. 7.05.1924 Tg. Ocna jud. Bacău decedat 6-10-2001 Buc.

1941 Arad și Sânpetru formare pilot planor cu instructorii Gh. Jiga și Vasile Scorțea. 1942 Roșiorii de Vede, asociația CFR brevet gr. II avioane turism cu instructorul Stan Dănălache. 1943-1944 Ziliștea Buzău școala militară de pilotaj. Pilot bombardament Savoia-79. 1944 școala de zbor instrumental Popești-Leordeni și Frontul de Est. 1948-1960 aviația sportivă instructor motor și șef pilotaj la Ghimbav. 1960-1967 Tg. Mureș pilot stația AVIASAN. 1967-1972 revine în aviația sportivă în centrală șeful detașamentul zbor cu motor. 1972-1974 inspector în Departamentul Aviației Civile, pensionat. În 1967 la Tg. Mureș realizează în cinci zile C-ul de Argint și proba de înălțime pentru C-ul de Aur. În 1969 i se acordă de F.A.I. diploma „Paul Tissandier”. A totalizat 26 ore planor și 7784 la avion.



Zecu Alexandru n. 27.01.1914 Ploiești, decedat pe 4.01.1991 Petroșani, facultatea de drept București.

Calificări: 1937 Polonia la școala Rzecypolitej brevetele elementare A și B planor, apoi Cernăuți ARPA brevet pilot gr. II avion. 1938 Buzău brevet pilot militar. 1939 Sânpetru brevet C și calificare instructor planor, apoi București-Băneasa LARES, școala de bimotore și zbor instrumental. 1940-1941 școala de ofițeri aviație. 1942-1943 Frontul de Est.

Activitate: 1939 ARPA Cernăuți instructor planor. 1940-1943 școala de ofițeri aviație și Frontul de Est, instructor avion la școlile civile de pilotaj Ploiești, Roșiorii de Vede, Alexandria. 1948 instructor planor la Turnu Severin. Din 1950 se stabilește la Petroșani și îmbrățișează profesia de actor și regizor, care sălășuiu de mult în el (în aviație a organizat și regizat multe manifestări artistice). 1977 editează la Editura Militară studiul de psihologie aviatică „Omul și zborul” unică până acum în publicațiile de aviație. „Sandu” a fost o celebritate în aviație, prețuit și iubit de toată lumea, pentru farmecul, politețea, caracterul, educația lui complexă, pentru talentele cu care a fost înzestrat și, în special, pentru modestia și zâmbetul său cuceritor. Un om superior și rar.

Zenovei Petru n. 1.09.1931 Balta jud. Bălți – Basarabia, bacalaureat, liceul teoretic.

1951 Iași formare planor brevetele A, B, C cu instructorii Vasile Coțofană și Gh. Gâlcă. 1956-1957 Sânpetru curs remoraj avion cls. I și II, zbor instrumental cu instructorii Liviu Tătaru, Alex. Jozsa și Gâgă Georgescu și Iași acrobație. 1958 C-ul de Argint, 1960 C-ul de Aur și 1982 toate cele trei Diamante. Din 1965 Maestru al sportului. Între 1963-1979 a participat la 18 competiții în țară și peste hotare, fiind întotdeauna pe locuri fruntașe (selecție loc II 1963 și 1973). De menționat că în 1982 ultima probă de Diamant 500 km a efectuat-o pe IS-29D2 fără aportul variometrului și vitezometrului, care s-au defectat după decolare. A totalizat în 32 de ani de zbor cu planorul 3784 ore de zbor efective. Pilot deosebit de consecvent și tenace, reținut și sobru.



Zibula Reinhold n. 5.01.1930 Oțelul roșu jud. Timiș.

1950 Timișoara formare A, B, C cu instructorul Mihai Iliescu. 1951-1952 Sânpetru școala de instructori cu Mircea Cârstoiu. 1952-1953 instructor Iași, 1954-1955 Săliște-Sibiu, 1955-1956 Sânpetru. 1957 Dudești Cioplea și 1957-1960 comandant Galați, după care lucrează la Consiliul Județean U.C.F.S. Galați. Participă la campionatul național de planorism de la Dudești 1956 când obține și C-ul de Argint. Bun zburător și coleg o prezență plăcută.

În 1983 a emigrat în 1983 în Republica Federală Germană.

CONFESIUNE LA ÎNCHEIERE

Îmi amintesc că, de când am început să percep câte ceva din ceea ce mă înconjura, am simțit o chemare irezistibilă pentru zbor. Nu cred că depășisem patru ani când alergam cu brațele desfăcute, pe post de aripi, și imitam zgomotul motorului, bâzâind de zor, și nu-mi explicam de loc de ce nu puteam zbura măcar ca fluturii! Pe atunci nici nu văzusem și nici nu auzisem de planor, cu toate că mă jucam cu „avioane” de hârtie făcute de cei mari, la insistențele mele, care întreceau, de multe ori, limita răbdării lor. Anii au trecut destul de repede, constant acum, cu toate că atunci eram foarte grăbit să mă fac mare. Astfel că înainte de a împlinii 17 ani am început realizarea visului meu, zburând singur cu planorul, care avea să devină preferința mea aviatică definitivă. Contactul direct cu zborul mi-a mai domolit, pe deoparte, focul lăuntric și, paradoxal în același timp, mi-a stârnit și mai mult apetitul pentru zbor și dorința de a-l cunoaște cât mai temeinic.

Până aici nimic deosebit, întrucât, marea majoritate a celor care au bătut la porțile zborului și au devenit devotații lui slujitori, au trecut cel puțin prin aceleași trăiri și chemări lăuntrice irezistibile. Și alți, ca și mine, „AM VISAT ARIPI” după titlul celebrei cărți a pilotului scriitor american Beirne Lay, care a încântat lumea cu prețioasa sa lucrare apărută în U.S.A. în 1936.



Pe parcursul pregătirii mele aviatice începută cu aeromodelismul, am obținut și calificările de „motorist” și parașutist (regret că vârsta nu mi-a permis și practicarea deltaplanismului și zborul cu prapanta) și am un respect deosebit pentru toți cei care practică orice ramură aviatică până la cosmonautică inclusiv. Nu-mi pot reține însă o remarcă, desigur ironică, în legătură cu parașutiștii sportivi care, în antagonism cu planorismul unde se încearcă prin forțe proprii să se câștige cât mai multă înălțime „gratis”, aceștia în general o risipesc, și chiar nu știu cum s-o piardă mai repede, după ce au folosit mijloace costisitoare pentru a se desprinde voit de avion! Dar lăsând gluma, să-i dăm Cezarului ce este al Cezarului și să recunoaștem că, practicarea minimă a parașutismului sportiv, sporește încrederea și curajul.

Pe parcursul a aproape șase decenii de contact cu zborul și cu zburătorii am ajuns la convingerea că seducția plutirii în aer se poate grada comparativ.

Pe prima treaptă aș putea situa „curiozitatea pentru zbor”, iar la polul opus „pasiunea maladivă” a celor care suferă că nu-și pot petrece întreaga existență în zbor! Treptele intermediare între cele două extreme ar putea fi ocupate de „curioșii amatori de zbor” mai telurici și mai echilibrați apoi de „îndrăgostiții pasionați de zbor” care formează, după părerea mea, marea masă a zburătorilor; după care ar putea urma „împătimiții-încrâncenați iremediabili” pentru care singura justificare a îndeletnicirilor pământești este legată de foamea permanentă pentru zbor, care nu poate fi satisfăcută total și care le creează adevărate drame sufletești! Desigur o analiză mai nuanțată și mai puțin simplificată ar putea releva încă multe aspecte. Îmi voi permite să ofer câteva exemple.

Cunosc un singur caz al unui pilot care mi-a declarat cu o sinceritate dezarmantă, plină de naivitate și candoare, că s-a făcut aviator pentru că i-a plăcut și l-a tentat „uniforma de aviator”, pentru ca apoi, prins de mrejele neiertătoare ale zborului, după ce și-a atins scopul ca adjutant în aviația militară, să ajungă chiar pilot de linie.

Un caz, pe undeva înduioșător, este acela a unui pasionat planorist de performanță, ajuns Maestru al sportului, cu studii superioare diverse, care, pentru a-și prelungii posibilitatea de a zbura și a nu fi exclus din cauza „vârstei”, a ajuns să se umilească săpând grădina de zarzavat a unui „mare șef” nezburător și sfertodot, autococoțat în funcția creată de el, de vicepreședinte al Aeroclubului Central, cu state deosebite de serviciu în „partidul comunist”.

Ultimul exemplu (din multitudinea care ar putea fi subiectul unui roman psihologic de mare anvergură) se referă la distinsul și regretatul pilot de performanță Ion Alexa din Iași, deținător al mai multor recorduri naționale diverse în planorism, concurent redutabil în peste 25 de competiții, de două ori vicecampion național, dotat cu un caracter și un farmec deosebit, care, din cauza unor măsuri neroade și abuzive a conducătorilor destinelor aviației sportive de a limita vârsta maximă de practicare a planorismului de performanță (la 50 de ani), a fost oprit brutal de la zbor și obligat să-și abandoneze idealul vieții. După doi ani de chinuri sufletești a murit de „inimă rea”, cum se spune în popor!

Până la astfel de situații pot ajunge sufletele zbuciumate de ispita neîndurătoare a planorismului. Aceste sentimente de înrobire față de zbor au fost afișate de unii mai cu ostentație, de alții cu reținere și discreție, evitând, spre lauda lor, penibilul înjositor al exhibiționismului.

Am schițat câteva aspecte fără a mă putea încumeta să încerc o redare cât de palidă a satisfacțiilor superioare pe care le oferă zborul, în general, și plutirea silențioasă, în special. O descriere cât mai apropiată pentru „cazul zborului cu planorul” necesită mult har și personal nu pot să risc să știrbesc sublimul acestei manifestări Divine. Cunosc, după părerea mea, o singură persoană în viață care ar fi indicată să realizeze o descriere cât mai apropiată și regret că distinsul om de cultură, critic de artă, Ioan Grigorescu (fost ambasador pentru mulți ani în Polonia, țară în care planorismul este sport național) care ne încântă cu darurile sale de excepție, atât în scris, cât și prin viu grai, în prea rarele emisiuni la televiziune, din ciclul „Spectacolul lumii”, deci regret că nu este planorist pentru a lăsa posterității descrierea acestei trăiri deosebite.

În aceeași ordine de idei, ca amator de muzică adevărată, regret că planorismul a apărut așa de târziu și că maeștrii ai sunetelor de la Corelli, Vivaldi, Mozart, Beethoven sau Ceaikovski nu au avut posibilitatea de a gusta din fascinația zborului, pentru a reda, cu geniul lor, prin muzică, sublimul zborului cu planorul!

Aceste trăiri deosebite pe care am avut șansa să le cunosc mi-au dat imboldul de a căuta să informez și pe cei care nu s-au apropiat de acest domeniu și nu numai pe aceștia. Așa s-a născut ideea acestei lucrări pentru a se putea urmări nașterea și evoluția acestui domeniu aviatic de excepție, în special din țara noastră.

Pentru aceasta am scotocit prin biblioteci, arhive, carnete și registre de zbor, ba chiar pe la administrațiile cimitirelor pentru documentare, precum și direct de la om la om sau prin telefon și corespondență, pe parcursul a peste un deceniu și jumătate, martirizându-mi soția cu această preocupare permanentă care a cerut tenacitate, minuțiozitate, ambiție și foarte multă răbdare.

Nu întotdeauna izvoarele de informare au fost ușor de abordat. M-am lovit de rezistențe, nepăsare, adversități și chiar rea voință. Unele informații și fotografii au fost scoase cu „forcepsul” sau cu jenante insistențe. În același timp, în compensare, am primit sprijin entuziast, dezinteresat și pilduitoare dovezi de înțelegere și amiciții care m-au susținut și încurajat moral. Au fost destule cazuri în care a trebuit să cântăresc cu rigoare obiectivitatea informațiilor și să le filtrez cu multă atenție, având de-a face cu diferite manifestări, uneori patologice, de la simpli lăudăroși la mincinoși notorii, la amnezii biologice, până la mitomani periculoși, unii plini de venin, aproape toți camuflați după pasiunea pentru zbor.

Cei care s-au detașat în mod special prin aportul lor au fost citați în introducerea lucrării. Merită acum o menționare specială arhitectul Ion Frantz care, în perioada de început a redactării și dactilografierii manuscrisului, m-a sprijinit și impulsionat. De asemenea, inginerul Mircea Finescu cu fotografii unice document puse la dispoziție, în special cu „chipurile” multora plecați din țară și dintre noi.

Ar mai fi de adăugat că, tot pentru documentare, am făcut turul țării pe cont propriu, pe la toate aerocluburile, pentru a cunoaște noile generații de instructori, unora păstrându-le o frumoasă amintire și bună apreciere. Cu titlul anecdotic relatez și o întâmplare mai puțin plăcută de la Oradea unde am fost agresat fizic de un cioban pentru că am trecut prin livada aerodromului, fiind salvat de instructorul ofițer de serviciu al aeroclubului.

Titlul „Spicuri...” a dat naștere la multe controverse și încercări de a mă convinge că am realizat o istorie a planorismului românesc și chiar am fost bănuț de „modestie”! Nu am cedat din două motive: nu îmi pot asuma răspunderea unei istorii, deoarece nu am cunoscut și nu am putut cuprinde toate aspectele, și apoi pentru că definiția cuvântului „a spicui” dată în dicționarul limbii române (pag. 789) editat în 1958 de Academia Română, spune clar că acest verb tranzitiv se referă direct la operația de adunare a spicelor rămase după seceriș, iar în sens figurativ a culege (de ici, de acolo), a extrage (materiale documentare) din diferite izvoare (alegând dintr-o cantitate mai mare), adică așa cum am procedat!

Ordonarea și sistematizarea materialului pe capitole mi-a creat multe dileme, dar partea cea mai neplăcută și, uneori, deosebit de penibilă a fost când au început preocupările de editare. Birocrația, legile stufoase și rechinii din industria tipăriturilor m-au sufocat împreună cu prețurile exorbitante pretinse (100 de milioane în 1999). Pentru sponsorizări m-am zbatut fără folos umilindu-mă pe la diferite companii și bănci, iar atunci când a apărut o posibilitate certă prin CEC, tocmai cei mai în măsură și mai interesați în mod normal să mă sprijine din Aeroclubul României m-au sabotat purtându-se josnic și mârșav, provocându-mi cea mai mare decepție din viață. Pare incredibil!

Condensat și foarte simplificat, cam aceasta ar fi în linii mari munca de elaborare a lucrării.

Trebuie să aduc mulțumiri speciale sponsorilor pensionari care, din puținul lor, și-au rupt poate de la gură pentru ca aceste rânduri să poată fi parcurse datorită, deocamdată, calculatorului, de asemenea, am înțelegere pentru laudăroșii care mi-au promis sprijin pentru „sponsorizări serioase”, și care s-au dovedit promisiuni deșarte.

Nu voi putea să mulțumesc suficient niciodată soției mele Maria-Elena, pentru înțelegerea, răbdarea și ajutorul dat în tot acest timp pentru finalizarea lucrării și pentru plimbările oferite pe trei continente care mi-au reîncărcat mereu bateriile!

De asemenea, tuturor acelor care m-au sprijinit moral și prin diverse prestații spre a-mi fi de folos. La sfârșitul lucrării și tehnoredactării acesteia trebuie să-i numesc pe Gerogiana Firu Mihăiță, albinuță foarte pricepută, și pe fratele ei Luciano Mihăiță ținut într-un scaun cu rotile în urma unui accident cu deltaplanul în urmă cu 13 ani, care, pe lângă multe calități, este și un isteț și simpatic deosebit, care înfruntă cu seninătate și dârzenie exemplară destinul crud. Ambii sunt odraslele valorosului planorist și om deosebit Nicolae Mihăiță – „Mami” care mi-a mai sărit în ajutor în momente de cumpănă.

Și iată că „bătrânul pisălog”, care i-a făcut pe sceptici să creadă că-i tracasează cu cererile insistente de mai aduna câteva date sau fotografii (cereri care nu erau o simplă marotă a sa), a finalizat până la urmă lucrarea îndelung elaborată, spre satisfacția celor de calitate care o așteptau, pigulind cuvânt cu cuvânt sau insistând la scanarea desenelor sau a fotografiilor pe calculator, „terorizându-și” tehnoredactorii și dând naștere, în sfârșit, „copilului” de mult promis.

Sper că dacă timpul și oamenii îmi vor mai permite, aș dori să mă pot implica în câteva

proiecte care, consider că ar merita să se concretizeze:

Primul se referă la „rebotizarea unor aerocluburi”, de fapt o acțiune începută mai demult care până la sfârșitul anului 1989 a avut puțini sorți de izbândă. Astfel consider că Aeroclubul Sânpetru, denumit actualmente „Mircea Zorileanu”, ar trebui să poarte numele lui Eugen Cernescu, care și-a dedicat întreaga viață planorismului, pentru care a avut prestații de excepție, și a dorit să fie înhumat în cimitirul catolic de pe latura aerodromului școli. Cu tot respectul datorat lui Zorileanu, trebuie să recunoaștem că acesta nu a fost planorist, decât atunci când reducea motorul pentru aterizare. Dacă până în 1990 era greu să se acorde numele lui, Cernescu fiind fiul unui preot pe deasupra și intelectual de rasă, după aceasta, cu toate insistențele mele, inclusiv scrise, către Aeroclubul României, am primit promisiuni care nu s-au concretizat, întrucât conducătorii aviației sportive au avut alte preocupări și probleme mai mari de rezolvat.

Aceeași problemă pentru Aeroclubul „Moldova” Iași, care ar trebui să poarte numele lui Petre Crăiniceanu, întrucât acesta a lucrat ca șef de pilotaj la Cucuteni (unde era să fie asasinat prin sabotaj), acesta fiind un alt mare titan al planorismului nostru.

Aeroclubul „Dacia” Deva ar trebui să poarte numele lui Valentin Popescu care s-a zbatut mult pentru realizarea taberei experimentale de la Calan și, în special, pentru lupta lui permanentă de promovare a planorismului românesc pe parcursul multor decenii. Cu tot respectul pentru înaintașii noștri, dacii nu au practicat planorismul mai mult ca Valentin Popescu sau Petre Todoreanu de la școala de la Birtin-Brad. Ar mai putea purta numele inginerului Iosif Șilimon orice aeroclub din Transilvania.

Referitor la „Dacia” Deva și „Moldova” Iași aș face remarca, neforțată, că de aceste nume, scumpe nouă românilor, s-a făcut „inflație” și s-a ajuns chiar la o lipsă de respect, întrucât produse dintre cele mai diverse, de la băuturi, țigări, hoteluri, marcă de automobile, fabrici de textile etc., pângăresc aceste nume. Moldova a fost botezată și țara de dincolo de Prut care înainte se chema din strămoși Basarbia și care, cu scopuri premeditate și camuflate, a fost rebotezată de bolșevici pentru ca testamentul lui Petru cel Mare să poată împinge imperialismul ruso-sovietic până la Carpați. Bucovina lui Ștefan cel Mare, care nu a aparținut niciodată rușilor, a fost răpită în 1940 și acum jumătatea de nord a dulcii Bucovine (unde este și locul nașterii mele) se numește Ucraina.

Problema numărul doi se referă la dorința mea de a mă implica în realizarea muzeului planorismului de la Sânpetru, întrucât aceasta lăncezește în derivă de aproape cinci ani și trebuie să-și atingă scopul unei cronici vizuale a planorismului românesc, și nu o încercare timidă făcută de diletanți amatori, unde vorbele și bunele intenții nu au o acoperire practică, cu toate că sumele de sponsorizare etc. nu au lipsit (și care s-au devalorizat permanent). Concepția hibridului actual de sală de cursuri și expoziție nu are nici o șansă reală, care în concepția actuală, foarte discutabilă, lungește o boală nepermis de mult.

În sfârșit, a treia problemă care mă frământă este înființarea unui cămin de bătrâni la Sânpetru, cu asistență medicală permanentă și de specialitate, pe principii moderne care să cuprindă programe recreative și distracții diverse, în acest decor natural de excepție, în zona de zbor a fostei școli de la poalele dealului Lempeș, care să adăpostească pe bătrânii singuri, neajutorați și uitați din toate ramurile aviatice (civile și militare), indiferent de profesie. Acest deziderat poate fi atins prin sponsorizări generoase, în care se pot implica și societăți de transport aerian și aviația militară, aviația sportivă având obligația de a recupera clădirile ale cărui proprietar de drept este. Localul generos existent ar putea adăposti activități reconfortante, printre care un minimuzeu al amintirilor emoționante, casă de odihnă pentru veteranii aviatori

și un minihotel pentru asigurarea cazării la confruntările cu ascendențele ondulatorii, atât de frecvente în aceste locuri.

Încercând o mică analiză a activității de planorism de la noi, în acest ultim an al secolului XX constat cu amărăciune regresul șocant din ultimele două decenii și, în special, de la „revoluția din 1989”.

De peste 20 de ani construcția de planoare, cândva înfloritoare și competitivă la export, a scăzut la cota zero realizări. Avântul imprimat de înaintași și exemplul lor s-a stins treptat și sigur, în special de la decesul mult regretatului ing. Iosif Șilimon, datorită căruia acum, în prag de nou mileniu, se zboară, exclusiv în România, cu planoare construite la Ghimbav acum mai bine de un sfert de veac. Suntem cu siguranță singura țară cu tradiție cu infrastructura și dotarea de specialitate care nu a mai produs de loc de atâta amar de vreme. Desigur că motivele sunt multiple, și justificări reale și ireale se pot găsi, printre care în ultimii zece ani, șchioapa tranziție, imbecil realizată de păguboșii noștri „specialiști”! Dar la noi totdeauna s-au găsit scuze pentru a se ascunde incompetența și dezinteresul.

Performanțele și recordurile au dispărut total și capitolele din lucrare arată precis unde s-au oprit acestea. Participarea la competițiile externe s-au diminuat treptat și s-au oprit după 1996 la o competiție săracă în Turcia, țară care abia bâjbâie în planorism, și două în Ucraina.

Concursurile naționale au devenit un fel de formalitate de îndeplinit, ca o justificare a existenței planorismului, și, cu mici excepții, a intrat într-o rutină neonorantă.

Au trecut aproape 40 de ani de la realizarea primului zbor de 500 km realizat de un român cu un planor la jumătatea calităților celor actuale din dotare și nu s-a mai depășit această limită (și 65 de ani de la primul zbor din lume de peste 500 km realizat în Germania în anul 1935), în timp ce în alte țări zborurile de 1000 și 1500 de km au devenit obișnuite.

Încurajarea talentelor a fost „totală” pentru că, cu mici excepții, aproape sistematic, li s-au pus „contre”, până când au fost forțați să renunțe sau nu li s-a mai permis prin diverse mijloace „distinse” să mai concureze.

Din câte am observat, critica nu a bucurat pe nimeni niciodată, ba a generat ranchiune și polițe plătite cu rafinament în timp! Puțini au fost aceia care au tras concluzii benefice și cărora le-a fost de folos.

Pilduitoarele exemple de muncă tenace și dezinteresată, bazate pe competență autentică, ale trecutului îndepărtat din copilăria și adolescența planorismului de la noi, fie că nu au fost cunoscute, fie au fost ignorate. Printre altele, rolul lucrării de față este și acela de a aminti aceste virtuți uitate, pentru care înaintașii actualilor beneficiari ai planorismului s-au zbatut cu strășnicie și încrâncenare în perioada 1940-1945 când instructorii brevetau între 40 și 50 de piloți pe an (formați prin instrucție direct în simplă comandă, dirijându-i cu fanionul și nu prin radio sau în dublă comandă pentru a putea intervenii la nevoie). Iar în perioada de vlăguire a instructorilor între 1951-1954, tot un singur instructor breveta până la 75 de piloți, formând câte trei serii într-un sezon de zbor care începea în martie și se termina în noiembrie (trudind între 10 și 16 ore zilnic!). Un singur instructor realiza într-un an cât toate aerocluburile actuale, în cel mai bun caz.

Centralismul actual, menținut cu bună știință de cei interesați sau nepricepuți, sufocă așa zisele aerocluburi care, în loc să aibă o concurență benefică între ele, cu inițiative proprii sau inspirate de la țări cu rezultate deosebite și tradiție particulară, sunt ținute în continuare „în frâu” de obtuzitatea birocratică împământenită. Să nu fiu răstălmăcit, ordinea și disciplina în

aviație este regulă de bază și o cerință incontestabilă, dar de aici până la frânarea sau anihilarea inițiativelor benefice și profitabile este o cale lungă.

Ultimii responsabili ai destinului aviației sportive se pare că au uitat că au fost zburători cândva, sau chiar au cochetat cu instructoria, o parte dintre ei transformându-se în penibili funcționari de ghișeu care nu trebuie să judece, ci să fie plini de ifose și fasoane, atunci când nu se consideră „mari manageri” plini de suficiență și înfatuare.

Problemele care deranjează sunt multe, variate și complexe, pe care nu le putem aprofunda și nici soluționa prin această destăinuire plină de indignări justificate.

Prin sumara analiză făcută până acum, perspectiva de viitor apare sumbră și de loc încurajatoare. Sper ca noile generații, prin entuziasm și pricepere, să spargă tiparele învechite și păguboase și să poată oferi tineretului dornic de zbor condițiile normale, visate de mulți optimiști.

Exemplele din sportul românesc actual care strălucește pe plan mondial în câteva discipline, cu toată sărăcia pe care o clamăm la tot pasul, se datorează numai competenței deosebite și dăruirii totale pentru atingerea țelurilor propuse. Deci, se poate, de ce nu și la planorism? („pentru aceasta nu paturile trebuiesc schimbate...”)

Și totuși să-mi închei confesiunea cu câteva destăinuiri foarte intime. Consider o mare favoare de a mă fi bucurat de onorante prietenii în special din aviație, care mi-au înfrumusețat viața, de la care am învățat mult și multe, ale căror nume le rostesc cu pioșenie și mândrie în același timp. Aceștia sunt: Eugen Cernescu, Pierre Crăiniceanu, Vova Novițchi la care se adaugă neaviatorul arhitect Gabi Petrescu, fiul generalului Alexandru Petrescu, eroul de la Păuliș, din 1944. Toți aceștia, prin erudiția, calitățile native de excepție și, în special, caracterele lor, au fost exemple de modestie, realizări și conduită morală pentru mine.

La ideea de prietenie deosebită, total dezinteresată și afecțiune nelimitată și necondiționată trebuie să amintesc și „Tekelițele” mele Lyn și mămica ei Linda care mi-au mângâiat existența ultimelor două decenii cu drăgălășeniile și fidelitatea lor inconfundabilă (pentru cei care nu știu despre ce este vorba le recomand să fie atenți la televizor și să observe de câte ori apar pe ecran „cei mai buni prieteni ai omului” într-o zi și îmi permit să-i sfătuiesc, dacă nu au avut câine, să-și ia).

Consider că este bine de știut că nu am onorat partidul comunist cu numele meu și cu toate că m-am considerat câteodată pasăre, nu am “ciripit” nici la cadre și nici la “secu”, pentru că s-a putut trăi și așa!

Prin această modestă contribuție a mea făcută la apusul vieții, de a încerca să realizez o **cronică** a evenimentelor mai importante din planorismul românesc, am căutat să aduc prinosul meu pentru ce mi-a oferit planorismul care mi-a marcat vremelnica existență pământească. Acum, la finele acestor rânduri și gânduri, fac publică dorința mea ultimă, care sper să-mi fie respectată, ca după incinerarea mea cenușa să-mi fie împrăștiată pe dealul Lempeșului de la Sânpetru, dacă se poate dintr-un PLANOR!

București, 2 august 2000.

GLOSAR

(explicarea termenilor tehnici întâlniți în lucrare)

AERODINAMICA – Este știința care studiază mișcarea corpurilor în aer determinând forțele care acționează asupra acestora, în situații diverse. Cunoașterea fenomenelor aerodinamice este esențială în practicarea zborului științific.

AERODROM – teren amenajat pentru decolarea, aterizarea, staționarea și adăpostirea aeronavelor.

AEROLOGIA – Este partea meteorologiei care se ocupă special cu studiul mișcărilor aerului, orizontale și verticale, din atmosferă.

AEROPORT – aerodrom amenajat pentru traficul de călători și marfă pentru liniile aeriene, dotat cu instalații complexe.

AMPENAJ – ansamblu de suprafețe dispuse orizontal și vertical, fixe și mobile, așezate, în general, în partea din spate a fuselajului, având rolul atât de stabilitate pentru suprafețele fixe, cât și de a efectua prin comenzile pilotului rotiri în jurul axului vertical cu ajutorul palonierului și în axul transversal prin efectul manșei în profunzime. Ampenajele pot fi dispuse în cruce, în T sau în V (ampenaj fluture).

ANCORAJE – dispozitive metalice ce se înșurubează în sol și care cu ajutorul unor frânghii sau cabluri fixează aeronava pentru a nu fi împinsă sau răsturnată de vânturi puternice. Suprafețele mobile sunt imobilizate și ele cu ajutorul unor dispozitive de blocaj.

ANEMOMETRU – aparat pentru determinarea vitezei vântului în metri pe secundă. Este compus dintr-un rotor cu patru cupe semisferice dispuse în cruce și un sistem mecanic simplu de transmitere a intensității la un indicator.

ANGAJARE – este punctul critic de scădere a portanței, cauzată de pierderea de viteză minimă de zbor. Angajarea de bot sau în general pe aripă, nesensizată și nelucrată la timp, mai ales în apropierea solului, poate duce la urmări grave pentru pilot și aeronavă. Din angajare pe aripă la înălțime, nesensizată la timp, se poate ajunge la vrie.

ANVERGURA – este distanța dintre vârfurile aripilor unei aeronave.

APARATUL VESTIBULAR – este situat anatomic în urechea interioară și are rolul de a governa echilibrul corpului, fiind influențat atât de organul vizual cât și de gravitate. Importanța funcționării perfecte a acestui aparat al echilibrului este totală, în special pentru aceia care practică zborul sub diferitele lui forme. Dereglarea lui sau unele disfuncționalități, a produs în aviație multe accidente care au părut curioase și inexplicabile pentru cei neinițiați suficient.

ARIPA – suprafața portantă a aeronavelor care le susține în zbor. Biplan, cu două aripi suprapuse, monoplan cu o singură aripă, care poate fi dispusă deasupra fuselajului și joasă, în partea inferioară a acestuia. Aripa ca formă geometrică poate fi dreptunghiulară, trapezoidală, eliptică, dispusă în săgeată (pozitivă sau negativă).

ARIPIOARĂ MOBILĂ – sau eleron, este suprafața mobilă aflată la capătul fiecărei aripi, care se acționează cu manșa laterală și cu care se execută înclinarea și redresarea aeronavei în jurul axului longitudinal.

ASCENDENȚĂ – sau curent urcător, produs de mișcarea verticală a maselor de aer. Aceasta poate avea o sursă dinamică produsă de vânt sau termică prin încălzirea aerului, care se ridică pe verticală, precum și combinată termo-dinamic.

ATERIZARE – manevra executată de pilot pentru revenirea aeronavei la sol în condiții optime (când aceasta se efectuează pe apă se numește amerizare, pe punte unui portavion – apunare, iar pe Lună aselenizare).

AUTOMOSOR – dispozitiv moto-mecanic pentru lansarea planoarelor, pentru a câștiga înălțime, cu ajutorul unui cablu de oțel ce se înfășoară pe un tambur (mosor) acționat de un motor termic sau electric (electro-mosor).

AUTONOMIE DE ZBOR – este durata de menținere în aer a unui avion fără realimentare cu combustibil. Se măsoară în timp sau în km. Termen valabil pentru orice aparat de zbor dotat cu motor.

AXE DE SIMETRIE – axul imaginar longitudinal care trece de-a lungul fuselajului, pe care se rotește aeronava la comanda eleroanelor. Celălalt ax imaginar este cel transversal care trece de-a lungul aripei și care permite mișcarea în plan vertical cu ajutorul profundorului, comandat de pilot prin mișcarea manșei în profunzime (înainte sau înapoi). Al treilea ax este cel vertical care permite rotirea la stânga sau la dreapta cu ajutorul suprafeței mobile verticale a ampenajului (direcție) acționată de pilot cu picioarele prin paloniere. Aceste trei axe se intersectează în centrul de greutate al aeronavei și sunt perpendiculare între ele.

BALAST – material lichid sau solid la bordul unei aeronave (apa în rezervoarele speciale la planoarele de performanță și săculeți cu nisip la baloanele libere). La planoare se folosesc în scopul de a mări viteza de drum la salturi, iar la baloane prin delestare pentru a ușura greutatea și a mări astfel puterea ascensională în anumite situații.

BAROGRAF – aparat de înregistrare grafică a presiunii atmosferice (bazat pe principiul funcționării capsulei barometrice). Pe un cilindru acționat printr-un sistem de orologerie, se imprimă pe o hârtie special divizată (barograma) variații de înălțime din timpul zborului. Barograful este „codoșul” (mijloc de control) la probele de raid de școală și certificarea incontestabilă la zborurile de performanță cu planorul.

BECHIE – dispozitiv de la coada fuselajului, format dintr-o pârghie de oțel cu patină sau roată, pe care se sprijină aeronava în stare de repaus la sol sau la contactul cu acesta, la aterizare.

BILOC – termen care delimitează numărul locurilor (două) la aeronavă.

BONT – sau bonturi, săritură sau serie de sărituri la contactul cu solul în cazul unei aterizări incorecte, cauzată de întârzierea manevrei normale la aterizare.

BORD DE ATAC ȘI DE FUGĂ – partea curbă din fața aripei care atacă aerul. Bord de fugă sau de scurgere este partea din spate a aripei pe care se scurg fileurile de aer.

- BUSOLA SAU COMPAS** – instrument de bord, indispensabil navigației aeriene, poate fi magnetic sau electric (radio compas).
- CABINA** – post de pilotaj, închis printr-un sistem transparent care poate fi culisant sau rabatabil pentru închidere sau deschidere.
- CABRAJ** – evoluție în urcare pronunțată a unei aeronave.
- CAP** – unghi format de axa longitudinală a aeronavei față de direcția nord (are o extindere de 360°).
- CAP COMPAS** – este unghiul mai sus menționat indicat de busolă, denumită și compas, determinant în navigația aeriană (acesta are o formulă în care sunt incluse calcularea derivei produsă de vânturile laterale în raport cu direcția de zbor și a deviațiilor magnetice de la sol și de la bord).
- CARENAJ** – suprafața sau ansamblul de suprafețe care acoperă anumite organe ale aeronavei în scopul reducerii rezistenței la înaintare pentru îmbunătățirea generală a calităților aerodinamice.
- CARLINGA** - denumirea generică pentru postul de pilotaj, în special pentru aeronavele deschise în partea superioară, la avioane și planoare monoloc și biloc.
- CATAPULTARE** – decolare forțată, utilizată la începuturile planorismului și noțiune de părăsire rapidă a unei aeronave de viteză, în situații critice, printr-un sistem automat de ejectare cu scaun cu tot.
- CHINGI** – ansamblu de fixare al pilotului la postul de pilotaj, printr-un sistem de legare (textil în general pentru a face corp comun cu aparatul) și de a nu se expune pericolului de a fi proiectat în afara aparatului de zbor în timpul evoluțiilor sau a variațiilor curenților verticali din atmosferă. Poartă și denumirea generică de centuri de siguranță care sunt folosite și la avioanele de transport pasageri și la automobile, având o mare importanță pentru integritatea fizică.
- COMENZILE** – sunt constituite de o serie de pârgii articulate care sunt în legătură cu suprafețele mobile ale aeronavei sau pentru manevrarea dispozitivelor de hipersustentație, echilibrării dinamice, a motoarelor etc.
- COTE A COTE** – în românește cot la cot, definește dispunerea alăturată a două posturi de pilotaj spre deosebire de cele așezate unul în spatele celuilalt, denumit în tandem.
- CURENȚI ASCENDENȚI** – sunt rezultatul deplasării pe verticală în urcare a maselor de aer ce se pot datora vânturilor puternice ce întâlnesc un obstacol mare, denumiți de pantă sau ondulatorii (dinamici). Cealaltă categorie mai răspândită, cei termici iau naștere datorită încălzirii neuniforme a solului, prin diferența de conductibilitate. Aceștia din urmă au variante multiple.
- CURENȚI DESCENDENȚI** – sunt reversul celor ascendenți și au totdeauna un rol negativ și nedorit pentru zbor, motiv pentru care trebuie bine cunoscuți unde se manifestă și evitați ca atare.
- DECLANȘATOR** – dispozitiv acționat manual, prin intermediul căruia se eliberează inelul cablului de remorcat planorul, în tracțiune de automobil, automotor sau avion. Poziția declanșatorului a suferit în timp modificări trecând din botul planorului, spre înapoi către centrul de greutate pentru mărirea randamentului de câștigare a înălțimii la automotor. De asemenea, au fost variante cu declanșator bilateral, spre centrul de greutate. În prezent declanșarea la automotor se face automat la un anumit unghi, în apropierea unghiului critic.
- DECOLARE** – este manevra de pilotaj prin care o aeronavă se desprinde de sol sau apă și își începe zborul.
- DELFINARE** – procedeu tehnico-tactic de exploatare a ascendențelor printr-un zbor ondulat, prin cabrarea accentuată a planorului în zonele puternic ascendente, pentru evitarea pierderii de timp, prin metoda clasică de spiralare.
- DELTAPLAN** – este o aeronavă ultra-ușoară cu o formă a aripei asemănătoare literei grecești DELTA. Aparat de zbor mai greu decât aerul, cu aripă flexibilă, a fost inventat de americanul de origine italiană Francis Rogallo.
- DEEP-STALL** – este un fenomen aerodinamic ce apare în timpul zborului datorită depășirii unghiului critic de incidență al aripei și se manifestă printr-un zbor pe o pantă foarte accentuată (zbor înfundat) cu o viteză apropiată de viteza limită de sustentație, existând permanent pericolul angajării. În general, acest fenomen poate apărea la aeronavele cu o bună stabilitate laterală. Această situație poate fi remediată prin micșorarea unghiului de atac al aripei și mărirea vitezei de zbor.
- DIRECȚIE** – organul mobil al ampenajului vertical, acționat de palonier pentru rotirea planorului sau avionului pe axul vertical.
- DUBLĂ COMANDĂ** – sistem de dublare a posibilității de pilotare a unei aeronave. Se întrebuințează în special la aeronavele grele de mare capacitate (sistemul de comenzi duble pentru instruire, transformă pe novici în piloți).
- ECART DE VITEZĂ** – diferența dintre viteza minimă de zbor admisă și viteza maximă permisă a unei aeronave.
- ELICOPTER** – aparat de zbor fără aripă, prevăzut cu una sau mai multe elice portante prin rotație, acționate de motor. Spre deosebire de aproape toate celelalte parate de zbor, acesta are posibilitatea de a decola și ateriza pe verticală, poate sta pe loc în aer și poate zbura în orice direcție, inclusiv înapoi, necesitând un teren de desprindere și aterizare cu o suprafață foarte redusă.
- ESCAMOTARE** – operație de ascunde suprafețe cu o rezistență mare asupra aerului, pentru îmbunătățirea calităților aerodinamice a unui aparat de zbor (tren de aterizare la avioane și planoare și chiar motoare pliabile la motoplanoare).
- ESEIAJ** – termen provenit din limba franceză ce definește acțiunea prin care se verifică în zbor pregătirea elevilor piloți candidați pentru obținerea unui brevet și, în special, pentru a aprecia dacă acesta este apt pentru a zbura singur (în simplă comandă). Termenul de „esseyor” se aplică și piloților cu mare experiență ce verifică în zbor, calitățile prototipurilor la fabricile constructoare de aeronave și contribuie prin observațiile lor la remedieri și îmbunătățirea calităților de zbor a aeronavelor.

EXTRA DOS – este suprafața superioară exterioară a aripii unei aeronave.

FERURI – termen generic pentru ansamblul componentelor metalice, înglobate în construcția unei aeronave, în special la cele clasice (mai vechi) construite din lemn și pânză. Acestea pot fi piese de încastrare și susținere a aripilor și ampenajului, pârghiile, cablurile de comandă, scripetii etc.

FILARE – fază a manevrei de aterizare în care aeronava se menține în zbor orizontal în apropierea solului pentru a reduce viteza în contact cu acesta.

FINEȚE – este un coeficient propriu calităților aerodinamice ale unui aparat de zbor și indică raportul dintre viteza de coborâre și cea de înaintare pe o pantă optimă de coborâre, calculată de la un metru de sol.

FLAPS – dispozitiv de hipersustentație, materializat printr-un volet articulat la bordul de fugă pe intradosul aripii, ce are rolul de a mări portanța aripii la viteze mici de zbor. Comanda poate fi manuală sau electrică.

FLUTTER – este un fenomen aero-elastic, ce constă într-o vibrație de răsucire sau încovoiere, a aripei sau ampenajului, datorat suprapunerii, în anumite condiții, a momentelor de răsucire sau încovoiere produse de forțele aerodinamice, cu momentele datorate deformației aripei sau ampenajului. Fenomenul se manifestă prin vibrații puternice ale acestor suprafețe ce coincid cu frecvența desprinderii fileurilor de aer de pe acestea, și care pot duce până la distrugerea lor. Fenomenul poate fi corectat de pilot prin accentuarea pantei de zbor.

FLETNER – (compensator) dispozitiv format dintr-o suprafață mică mobilă încastrat pe suprafețele de comandă mobile. Acesta are rolul de a micșora presiunea pe comenzile de pilotaj și se reglează în timpul zborului acționat de pilot.

FRÂNA AERODINAMICĂ – este un dispozitiv format dintr-o suprafață plană ce iese din aripă la comanda pilotului pentru a pierde rapid înălțime. Această suprafață atacă perpendicular fileurile de aer pe direcția de zbor și are rolul de a „strica portanța” aripii pentru a crea o înfundare rapidă a planorului. Este foarte eficace pentru a scurta distanța de aterizare sau a stabiliza viteza aeronavei în zbor în pica comandat în diverse situații.

FRONT DE FURTUNĂ – se formează prin deplasarea rapidă în apropierea solului a unei mase de aer rece ce ia locul unei mase de aer cald, pe care, din cauza diferenței de densitate, o împinge în sus în atmosferă, creând ascendențe puternice ce se deplasează odată cu „pana” de aer rece. Aceste fronturi sunt marcate de viguroși nori Cumulus, Alto-Cumulus și Cumulo-Nimbus.

FUSELAJ – corpul aeronavei de care sunt prinse aripile și ampenajul și în interiorul căruia de află postul de pilotaj, ansamblul de comenzi și instalații, iar de la caz la caz, locurile pentru pasageri și marfă.

GLISADA – este o figură acrobatică elementară, cu comenzi încrucișate ce are ca scop pierderea rapidă de înălțime și care până la apariția frânelor aerodinamice, era o manevră des folosită de piloți pentru aterizare la punct fix sau pe terenuri scurte.

GRAVITAȚIA – este forța naturală ce atrage toate corpurile materiale spre centrul Pământului. Zborul planat se bazează pe această forță pentru a crea sustentația necesară zborului. De la acest fenomen s-a ajuns la determinarea coeficientului standard al gravitației, denumit coeficient G care exprimă gravitația normală. Prin accelerațiile produse în zbor, acest coeficient poate fi negativ sau pozitiv și se încadrează aproximativ între -5 și +12 G de suportabilitate umană. Aparatele de zbor în anumite evoluții depășesc cu mult gravitația normală, motiv pentru care unele sunt calculate să reziste la mai mult de 15 ori gravitația standard. Coeficientul normal depășit, solicită corpul uman și rezistența materialelor până la puncte critice.

HIPERSUSTENTAȚIA – este formată dintr-un ansamblu variat de suprafețe ajutătoare care ies din aripă cu scopul de a mări portanța acesteia la viteze mici. Sunt utilizate în special pentru aterizare și decolare la avioanele grele și de mare viteză, dar și la celelalte, iar la planoare în special pentru exploatarea ascendențelor de orice tip cu randament maxim.

HOBANE – legături din sârme (corzi de pian) sau cabluri de oțel (hobane suple) sau tije rigide ce servesc la întărirea legăturii dintre aripi și fuselaj, pentru rigidizare și mărirea coeficientului de rezistență a aparatului de zbor (actualmente mai mult întrebuințate la deltaplane – în trecut la avioane și planoare).

INTRADOS – este suprafața inferioară-exterioară a aripii unei aeronave.

JONCȚIUNE – este punctul sau punctele de prindere al unui organ de aeronavă (exemplu: joncțiunea aripilor și a ampenajului de fuselaj).

LARGARE – detașarea cablului de remoraj de la avion sau planor, desprinderea comandată a unui cărucior pentru ușurarea decolării sau aterizării unui planor pe teren scurt, sau a cabinei postului de pilotaj în vederea salvării cu parașuta.

LUPING – în original „Looping” figură spectaculoasă din acrobația elementară, în care aparatul de zbor execută pe verticală un cerc complet. Acesta este lupingul interior, sau pe spate care nu solicită mult organismul și aeronava, spre deosebire de cel exterior sau în față care este mai solicitat și face parte din acrobația superioară.

LONGERON – element de rezistență de bază al aripii pe care sunt înșirate nervurile care dau profilul aripii (poate fi principal, secundar sau fals).

MANEVRABILITATE SAU MANEABILITATE – însumează calitățile de pilotaj ale unei aeronave prin ușurința de a executa diferite evoluții în zbor ca urmare a unei armonioase și eficiente coordonări de ansamblu a comenzilor. O bună manevrabilitate nu solicită pilotul și aparatul și dau o mare satisfacție în pilotare.

MANȘĂ – pârghie de comandă principală, cu ajutorul căreia pilotul realizează evoluțiile de zbor în jurul axului transversal și longitudinal.

MÂNECA DE VÂNT – dispozitiv simplu de indicare a direcției și intensității vântului, indispensabil pe un aerodrom. Este confecționată dintr-un cerc metalic de cca. 40 de cm pe un ax vertical pentru a permite o rotire ușoară, cercul având în

continuare un tub de pânză tronconic de circa 1,5-2 m. Se montează în locuri vizibile și cât mai înalte. În țările civilizate se întâlnește și pe autostrăzi.

MONOLOC – aeronava ce are un singur loc, acela destinat pilotajului.

MONTANT – bară de legătură între aripa sau ampenajul unei aeronave cu fuselajul ce îi mărește coeficientul de rezistență și susținere. Pot fi confecționați din țevă în secțiune circulară, dar mai ales profilați aerodinamic, în special din oțeluri aviatice, dar și din lemn lamelat.

MULTILOC – aeronava dotată cu mai mult de două locuri.

NAVIGAȚIE AERIANĂ – este disciplina care se ocupă cu practica de precizie a circulației aeriene. Acest domeniu complex a evoluat treptat și rapid, de la navigația observată (vizual, comparată cu harta) la cea estimată, total fără vizibilitate bazată numai pe indicațiile instrumentelor de bord specifice și comunicației radio (radioelectric, astronomic, inerțială - izobarică) și prin satelit.

NORII – fenomen meteorologic produs de condensarea vaporilor de apă din atmosferă. Aceștia se împart în două mari categorii după sistemul de formare, verticală și orizontală. Sunt cunoscute din fizică cele patru mari clase de bază Cumulus, Nimbus, Stratus și Cirrus. Acestea la rândul lor au variante multiple cu specific bine diferențiat. Buna cunoaștere a norilor are o mare importanță în aviație.

PALIER – evoluție după decolare la rasul solului, pentru obținerea vitezei de siguranță.

PALONIER – pârghie de comandă articulată la mijloc, ce se manevrează de către pilot cu picioarele și transmite mișcarea printr-un sistem de cabluri sau tije la suprafața mobilă a ampenajului vertical, denumită direcție. Are rolul de a roti aeronava pe axul vertical, la stânga și la dreapta, sau a menține direcția de zbor, pentru a contracara deriva produsă de vânt puternic lateral sau „furătura” la decolare la avioane. Palonierul are un important rol în zborul acrobatic cu comenzi încrucișate sau comenzi inversate.

PANTA – sinonim cu dealul, are și sensul de a defini unghiul de coborâre a unei aeronave față de sol în zbor planat, denumită „pantă de coborâre” ce este influențată ca valoare a unghiului de finețea aerodinamică a aeronavei. De asemenea, termenul de pantă de urcare indică unghiul ascendent față de zborul orizontal și poate fi exprimată în grade ca și cea de coborâre.

PARAPANTA – aparat de zbor ultra-ușor care are o construcție specială din pânză și suspante de susținere a pilotului. Este derivată din parașuta modernă celulară și zboară ca un planor.

PARAȘUTA – inițial a fost concepută ca mijloc de salvare dintr-o aeronavă. Formată clasic din calotă sferică de mătase sau țesătură de nylon și suspante textile de susținere, terminate cu hamuri în care este purtată persoana salvată prin acest mijloc. Parașuta a evoluat în timp ca disciplină sportivă și de spectacol și a suferit modificări constructive notabile.

PENDUL – figură acrobatică mai neplăcută ca senzație pentru pilot. Se realizează dintr-un cabraj spre verticală, urmată de limită totală de viteză, din care se trece în alunecare pe coadă și apoi brusc la o pendulare de mare amplitudine, prin trecerea botului de la cabraj pronunțat la picaj violent în față și apoi spre spate. După recăștigarea vitezei, se revine la zborul normal pe orizontală.

PICAJ – accentuarea pantei normale de zbor până la maximum 90° (picaj la verticală).

PIERDEREA DE VITEZĂ – reduce sau chiar anulează portanța și este efectul conștient în acrobație și inconștient în zborul normal, cauzat de greșeli de pilotaj, care la înălțime mică de sol pot provoca accidente grave, uneori fatale. Aerodinamic este creat de un unghi de atac mare al aripii față de fileurile de aer, având drept consecință scăderea bruscă a portanței și micșorarea efectului comenzilor.

PLAFON – înălțimea maximă la care se poate urca un avion sau înălțimea maximă față de sol la care se află baza norilor (suprafața inferioară a norilor).

PLANOR – aparat de zbor mai greu decât aerul, nedotat cu mijloc de tracțiune proprie, care își dădorează sustentanța în zbor liber vitezei realizate prin pierderea de înălțime continuă, față de masa de aer, sub influența gravitației.

PORTANȚĂ SAU SUSTENTAȚIE – este forța ascensională ce ia naștere pe aripa aeronavei și ampenajul orizontal, prin deplasarea în masa de aer și datorită căreia se produce zborul. Pierderea vitezei normale de zbor duce la micșorarea sustentanței și chiar la anularea ei totală.

PRIZA DE AER – este dispozitivul aflat în afara aparatului de zbor, care captează aerul înconjurător de deplasarea și presiune atmosferică prin orificiile speciale din camera statică, pentru a fi transmise prin tubulaturi la aparatele de bord ce indică viteza, înălțimea și variațiile de înălțime pe verticală. Aceste prize dinamice poartă denumirea de tub „Pilot” și trompa „Venturi” și sunt prevăzute cu câte o cameră de captare a presiunii statice a aerului înconjurător.

PRIZA DE ATERIZARE – sau de teren este operația prin care se calculează înălțimea deasupra locului de aterizare. Se intră în procedura de aterizare printr-un tur de pistă luând totdeauna vântul din față, ultima linie dreaptă înaintea luării contactului cu solul (prin exercițiu și antrenament se ajunge a se putea opri aeronava exact în punctul dorit).

P.V.S. – prescurtare din limba franceză pentru pilotaj fără vizibilitate.

PUNCT DE ZBOR – locul unde se adună participanții la zbor, pe un aerodrom de școală și de unde se execută decolările și în apropiere aterizările.

RANVERSARE – figura acrobatică elementară în care direcția de zbor se schimbă cu 180° prin cabrarea la verticală și rotirea cu 180° pe o aripă înaintea pierderii de viteză.

REDRESARE – în principal manevra ultimă a aterizării și în general revenirea în poziție normală de zbor în diverse situații intervenite provocate de excesul de viteză sau poziții nedorite.

RASSE MOUTTES – din limba franceză, are semnificația de zbor la rasul solului. Este la originea multor accidente cauzate în general de indisciplină sau brave.

RESURSA – are două semnificații: definește punctul maxim de solicitare a unei aeronave în special la redresarea violentă din zbor în picaj, sau indică timpul maxim de exploatare în ore de zbor, a unei aeronave, ca expresie tehnică.

REVIZIE TEHNICĂ – examen tehnic amănunțit, efectuat de specialiști pentru ca aeronavele să fie apte de zbor în condiții de deplină siguranță. Acestea pot fi zilnice, efectuate de personalul tehnic al aerodromului, periodice pentru verificarea deosebită a componentelor de bază (structura, comenzi, motor) și capitală care se face în general la fabricile constructoare și fac obiectul unei cercetări minuțioase cu mijloace specifice pentru prelungirea timpului de exploatare a aeronavei în condiții de totală securitate.

SALT – definește primele desprinderi de la sol ale elevului care se instruiște direct în simplă comandă la planorism, și care nu depășește înălțimea de 10 metri. De asemenea, termenul se folosește la părăsirea bordului unei aeronave în vederea parașutării.

SIMPLĂ COMANDĂ – zborul executat singur la bord fără controlul direct al instructorului după ce a învățat pilotarea aeronavei cu ajutorul acestuia în dublă comandă. De menționat că la începuturile zborului uman, acesta se executa direct în simplă comandă. Planorismul a practicat acest procedeu de a se zbura direct în simplă comandă, printr-o instruire judicioasă de acumulare progresivă a cunoștințelor și deprinderilor pilotajului de la începuturi până la jumătatea secolului XX.

SPIRALA – este un viraj de 360° continuu și în planorism este sistemul cel mai răspândit și frecvent de a câștiga înălțime în curenți ascendenți termici. Spirala în coborâre este des întrebuințată, mai ales la avioanele ușoare pentru pierderea de înălțime în apropierea aerodromului.

SUSPANTE – sunt firele textile rezistente ce fac legătura dintre voalura parașutei și hamurile de prindere a corpului.

TANDEM – definește dispunerea posturilor de pilotaj unul după altul pe axul longitudinal al aeronavei.

TONOU – figură pretențioasă de înaltă acrobație, în care aeronava execută o roire de 360° pe axul longitudinal. Tonoul poate fi lent sau rapid printr-o răsucire continuă sau fragmentat din patru segmente de 90° .

TREN DE ATERIZARE – reprezintă ansamblul care ia contact cu pământul la aterizare. Acesta poate fi la planor o simplă patină sau roata și bechia, cărucior fix sau largabil cu două roți pe un ax, prinse de patină. La avioane trenul de aterizare poate fi format din două roți, plus bechia la coada fuselajului sau cu al treilea punct de contact cu o roată de bot (formând triciclu), iar la aeronavele grele cu un ansamblu de două roți la bot. La hidroavioane sau hidroplanoare roțile sunt înlocuite de două flotoare la aparatele ușoare sau de „coca” fuselajului la hidroavioanele grele. La elicoptere se întrebuințează frecvent sistemul sanie din țevă sau sistemul triciclu pe roți.

TUNEL AERODINAMIC – sau suflerie aerodinamică este o instalație complexă experimentală, în formă de tunel, dotat cu ventilatoare puternice care pot împinge aerul la viteze supersonice, pentru determinarea forțelor aerodinamice, exercitate de curentul de aer asupra unor modele machetă, sau componente reale de aeronave, cu scopul de a stabili forțele care acționează asupra lor și studierea îmbunătățirii performanțelor acestora.

TUR DE PISTĂ – face parte în principal din instrucția de formare a pilotului și are ca scop însușirea decolării și aterizării, în jurul aerodromului, printr-un zbor scurt format din patru viraje de 90° , care reprezintă practic un dreptunghi. În același timp are rolul de a se familiariza cu aprecierea înălțimii în jurul aerodromului. Este, de asemenea, un procedeu absolut obligatoriu de executat când se aterizează pe un alt aerodrom decât cel de plecare, pentru a se veni cu vântul în față și a se observa activitatea terestră și aeriană, în scopul de a evita diverse situații neplăcute.

TURN DE ANCORARE – definește suportul rigid pornit din fuselaj și terminat deasupra aripii unde se adună (ancorează) totalitatea cablurilor de susținere a aripii, de pe extrados. Acesta putea fi frecvent întâlnit la primele avioane și plane.

UNDĂ LUNGĂ – fenomen ondulatoriu dinamic, ce dă naștere unui curent ascendent puternic propagat mii de metri pe verticală. Este rezultat al deplasării rapide a maselor de aer pe orizontală în contact cu obstacole mari ale solului (șir de lanțuri muntoase traversate perpendicular). Amplitudinea acestui curent ascendent se întinde din apropierea solului până în stratosferă. Acest fenomen se poate întâlni și în zone plate „unda de șoc” produsă de încrucișarea în deplasare a două mase de aer cu densități diferite.

VITEZĂ – ca definiție a fizicii reprezintă raportul dintre spațiul parcurs de un mobil și timpul folosit pentru parcurgere. În aviație noțiunea este diversificată și se exprimă prin:

VITEZA OPTIMĂ DE ZBOR este caracteristică fiecărei aeronave și asigură zborul în deplină siguranță. În cazul planearelui, deltaplanului și parapantelor este similară coeficientului maxim de finețe.

VITEZA MINIMĂ permisă în zborul normal, după care urmează pierderea de viteză ce poate avea efecte nedorite.

VITEZA MAXIMĂ admisă este în apropierea limitei de suprasolicitare a aeronavei, aceasta odată depășită poate avea ca urmare dezmembrarea componentelor aparatului de zbor.

VITEZA DE ÎNFUNDARE este raportul dintre pierderea de înălțime pe verticală la diferite unghiuri de zbor și unitatea de timp de o secundă. Se exprimă în metri pe secundă (exemplu: 0,65 m/s sau 2,30 m/s).

VITEZĂ ASCENSIONALĂ definește în m/s panta de urcare a unei aeronave sau timpul total necesar folosit pentru a atinge o anumită înălțime.

VITEZA MEDIE este rezultatul cumulării tuturor variațiilor de viteză pe un traseu și exprimă raportul dintre distanța parcursă în km și unitatea de timp pe oră (km/h).

VRIA – (vrille – în original, din limba franceză) este o figură acrobatică elementară când se execută conștient și în care se ajunge din limită de viteză cu comenzi încrucișate și în care aeronava din poziție de zbor mai puțin sau mai mult cabrat trece în picaj pe verticală într-o rotire continuă în jurul axului longitudinal. Atunci când se execută cu înălțime de siguranță nu este periculoasă și până la apariția frânelor aerodinamice era un procedeu frecvent al planoriștilor pentru pierderea rapidă de înălțime. În situația intrării în vrie din greșeală de pilotaj la începători, fără înălțime de siguranță și instructaj special, urmările pot fi grave.

ZBOR INSTRUMENTAL – sau fără vizibilitate se efectuează numai cu ajutorul indicațiilor date de aparatura de bord la care se poate adăuga și dirijarea prin mijloacele radio.

ZBOR LIBER – este definit de zborul aeronavelor fără motor, după decuplarea de mijloacele de lansare.

ZBOR ÎN OGLINDĂ – evoluția acrobatică efectuată de cel puțin două aeronave care zboară suprapuse la mică distanță unul deasupra celuilalt, totdeauna cel de deasupra în zbor pe spate.

ZBOR PLANAT – zborul executat de orice aeronavă pe o pantă de coborâre constantă.

ZBOR PLUTIT – zborul în care planorul sau aparatele ultra-ușoare fără ajutorul motorului, reușesc să-și păstreze înălțimea sau chiar să o câștige datorită curenților ascendenți.

ZONA DE LUCRU AERIAN – este spațiul sau spațiile aeriene delimitate special în apropierea aerodromului, unde au loc exerciții sau evoluții aeriene bine definite. Acestea trebuie respectate cu strictețe ca perimetru, iar celelalte aeronave sunt obligate să le evite.

A.A.C.R.	Autoritatea Aeronautică Civilă Română din 1992
A.C.	Aeroclubul Central – București 1955-1971
A.C.R.	Aeroclubul Central Român – București 1971-1989
A.I.P.P.R.	Asociația Instructoriilor și Piloților Planoriști din România - 1988
A.N.E.F.	Academia Națională de Educație Fizică 1934-1947 și din nou din 1990
A.R.	Aeroclubul României – 1920-1923 și din 1990 în continuare
A.R.P.A.	Asociația Română pentru propaganda Aviației – București 1926-1947
A.R.R.	Aeroclubul Regal al României 1920-1923 și 1945-1947
A.R.M.V.	Atelierul de Reparații Material Volant 1951-1958
A.S.A.M.	Administrația Stabilimentelor Aeronautice și Marinei 1939-1948
AVIASAN	Aviația sanitară - 1946 - 1981
A.V.T.C.F.	Asociația Voluntară a Tineretului pentru Cultură Fizică 1953
A.V.S.A.P.	Asociația Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Patriei 1954-1959
C.C.A.S.	Comisia Centrală a Aviației Sportive 1950-1953
C.I.P.A.	Centrul de Instruire și Pregătire Aviatică din cadrul D.G.A.C. 1972-1990
C.N.F.S.	Centrul Național pentru Educație Fizică și Sport 1950-1960
C.T.I.A.	Centrul Tehnico Industrial al Aeronauticii – Băneasa 1957-
D.A.	Direcția Aviației Civile din Ministerul Comunicațiilor 1919-1923
D.A.C.	Direcția Aviației Civile 1923-1927 și 1932-1945
D.G.A.C.	Direcția generală a Aviației Civile 1946-1954
D.G.A.C.	Departamentul General al Aviației Civile – Otopeni 1970-1990
F.A.I.	Federația Aeronautică Internațională – Paris 1905
F.A.R.	Federația Aeronautică Română 1940-1941, 1947-1949 și din 1957-2000
F.A.R.R.	Federația Aeronautică Regală Română 1932-1940
I.A.R.	Industria Aeronautică Română 1926-1948 și 1990 în continuare
I.C.A.	Întreprinderea de Construcții Aeronautice – Ghimbav 1968-1989
I.C.A.R.	Industria de Construcții Aeronautice Române – București 1932-1947
I.C.R.M.A.	Întreprinderea de Construcții și Reparații Material Volant București-Băneasa între 1959 - 1968
I.F.I.L.	Reghin-Întreprinderea Forestieră de Industrializare a Lemnului (fabrica de planoare și avioane) între 1950 - 1961
L.A.R.E.S.	Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat 1935-1945
M.A.M.	Ministerul Aerului și Marii 1936-1940
M.A.N.	Ministerul Apărării naționale 1947-1989
O.S.P.	Organizația Sportului popular 1946-1949
S.E.M.A.T.	Secția de Exploatare a Materialelor Aeronautice și tehnice 1936-1948
S.E.T.	Societatea pentru Exploatare Tehnice – ing. Grigore Zamfirescu 1923-1947
S.S.A.	Subsecretariatul de Stat al Aerului 1932-1936
T.A.R.	Comandamentul Tineretului Aviatic Român 1942-1945
T.A.R.S.	Transporturi Aeriene Româno-Sovietice 1946-1956
TAROM	Transporturile Aeriene Române din 1956
U.C.F.S.	Uniunea pentru Cultură Fizică și Sport 1961-1989
U.R.M.V.	Uzinele de reparații material Volant (cu filiale la Bacău, Brașov și București) între 1958-1969

BIBLIOGRAFIE

- Andonie Ștefan Geroș – Istoria matematicii aplicate clasice în România, Editura Academiei Române – București 1971.
- Antoniou Dan și George Cicoș – Vânătorul IAR - 80 un erou necunoscut - Editura Modelism - București 2000.
- Baciu Clement – Activitate medicală sportivă – Editura Științifică – București 1987
- Bartha Bela – Bazele planorismului – Editura Dacia Cluj 1979
- Bartha Bela și Szakas Iosef – Planorism și deltaplanism – Editura Sport turism București 1983
- Bucurescu Ion și Sandachi Paul Geroș – Aviația română pe Frontul de Est și apărarea Patriei – Vol. I și II Editura Tehnoprod - București 1993
- Cartianu Paul – Nicuale Caranfil – Editura Tehnică Buc. 1994
- Cernescu Eugen – Învăț să zbori – Editura Cultură Fizică și Sport Buc. 1948
- Cernescu Eugen – Manuscris „Școala Bucovineană de la Cernăuți” 1980
- Cernescu Eugen și cpt. av. Petru Mircea „Meteorologia și energiile zborului fără motor” Editura Școlii superioare de război Buc. 1943
- Ciobanu Mircea – Convorbiri cu Regele Mihai – Editura Humanitas București vol. I 1991 și vol. II 1993
- Cristea Ștefan – Viața și Opera lui Victor Ion Popa – Editura Minerva Buc. 1973
- Cucu Gheorghe – Istoricul zborului fără motor în România – Editura Stadion București 1972
- Dicționarul oamenilor de știință din România (lucrare colectivă) Editura Științifică București 1981
- Drumeș Mihail – Povestiri despre cutezători – Editura Ion Creangă, București 1989
- Firoiu Vily – Aviatorul Alexandru Papană și destinul lui – Editura Albatros București 1972
- Firoiu Vily – Amazoanele cerului – Editura Albatros București 1980
- Găbureanu Mircea – Planorismul militar – manuscris 1980
- Gheorghiu Constantin – Zboruri celebre – Editura Științifică Buc. 1964
- Gheorghiu Constantin – Invenții și priorități românești în aviație – Editura Albatros Buc. 1979
- Gujdu Ion, Iacobescu Gh., Stoica Radu, Ucrain Constantin, Mocanu Vasile – Contribuții la istoricul aeronauticii – Editura Militară București 1966
- Gujdu Ion, Iacobescu Gh. Ionescu Ovidiu – Construcții Aeronautice românești 1905-1975 – Editura Militară 1975 versiunea în limba engleză
- Hirth Wolf – Zborul fără motor – Editura 1940 Germania, traducere în limba română în 1941 – de către Cernescu Eugen și comandor Petru Mircea.
- Hirth Wolf – Carte de buzunar pentru planoriști – Editată postum la Stuttgart în 1960
- Eusebiu Hladiuc și Alexandru Viorel Popescu - Navigația Aeriană - Editura Junimea Iași 1977
- Istoria aviației române – Lucrare colectivă – Editura Militară Buc. 1986
- Ivanovici Constantin – Albume aviatice editare de TAROM Buc. 1986
- Jouhard Anne și Reginald – Istoria planorismului francez – Editată la Toulouse – Franța 1992.
- Lipovan Gheorghe – Diverse articole și lucrări publicate între 1934 și 1940
- Negrescu Gheorghe – Amintirile unui vechi zburător – Editura Militară Buc. 1977
- Novițchi Vladimir – construcții de plane Editura Tehnică Buc. 1953
- Oprea Petre – Pagini din istoria aviației – Editura Ramuri Craiova 1940
- Oroveanu Matei – Începuturile creației tehnice aeronautice românești 1880-1918 – Editura Militară Buc. 1981
- Petre Augustin – Proiectarea structurilor de aeronave și astronave – Editura Academiei Române, București 1999, postum.
- Petru Mircea și Dumitru Radu – Aviația română pe Frontul de Est și Cerul Patriei – Editată la New York 1989
- Popescu – Senchia Elena – Femina Celesta Editura Sport-Turism Buc. 1983
- Postolache Nicolae – Istoria sportului din România Editura Profexim Buc. 1995
- Rado Gheorghe – Priorități și recorduri mondiale în aviație – Editura Tehnium București 1993
- Reitsch Hanna – Zborul este viața mea – Editată la Salzburg în 1970
- Săvulescu Andrei – Regele Mihai automobilist, mecanic și pilot profesionist – Editura Humanitas Buc. 1996
- Stan Ilie și Căndea Nicolae – Istoria planorismului din România – Manuscris 1983 (la Academia Română)
- Taylor John și Michael, Monday David etc. Carte depre aviație – Editura Denoel Paris 1978
- Ucrain Constantin – Compozitorul înălțimilor – Editura Muzicală Buc. 1983
- Vișoiu Dorin – Studiul curenților ondulatorii – Editată în 1985 București
- Eusebiu Hladiuc – Alexandru Viorel Pop – Navigația Aeriană – 1977 Editura Junimea Iași

ALTE SURSE CONSULTATE

REVISTELE: România aeriană, Aripă Românești, Aero sport magazin, Cerul nostru, Aviația, Aviația sportivă, Sport și Tehnică, Tehnium, Modelism, Paginile aviației sportive.

ARHIVELE: Aviației civile și sportive, aerocluburi, Academiei Române și Biblioteci de stat.

